
GST-Zeitschrift für den Flug-, Schiffs- und Automodellsport 13. Jahrgang 152. Ausgabe Preis 1,50 M
modell bau heute
8'82
M
DDR



1



2



3



4



5



6



7





8'82

GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport

Ein Rückblick in die Anfangsjahre des Flugmodellsports der GST läßt einerseits bei älteren Kameraden Erinnerungen an jene Zeiten wach werden, weckt sicher aber auch das Interesse der heutigen Schüler und Junioren an den Modellen der frühen fünfziger Jahre. Der 30. Jahrestag der GST war uns Anlaß, in unserem Archiv nach Fotos von Modellen aus den Anfangsjahren zu suchen.
Rudi Geißler aus Leisnig (1) wurde mit diesem Modell der damaligen Klasse A2 bei der 2. Republikmeisterschaft in Magdeburg DDR-Meister. In der kleineren Freiflugklasse A1 (16 bis 18 dm^2 Flächeninhalt, Mindestgewicht 216 g) setzte sich ein Jahr später Jürgen Schmidt (3) aus Ilmenau als Pioniermeister durch. Aus der Klasse A2 (hier im Bild 2 Gerhard Krabs mit seinem A2-Modell mit einem Flächeninhalt von 32 bis 34 dm^2 und 410 g Mindestgewicht) entwickelte sich übrigens die heutige Freiflugklasse F1A.
Während die „Kraftflugmodelle" in weiterentwickelter Form auch heute noch geflogen werden (hier im Bild 6 der Leipziger Gerhard Böhme mit seinem Modell der Klasse I), sind die „Nurflügler" (7) der Klasse N verschwunden, obwohl sie einige Jahre als Meisterschaftsklasse geflogen wurden.
Zum Schluß noch die Sensation aus dem Jahre 1954: Der Dresdner Erich Friebe (4) kontrolliert noch einmal den Fernlenkmechanismus, dann kann Ulli Hüge (5) das im Kollektiv gebaute erste ferngesteuerte Flugmodell der Luft übergeben.

Unser Titelbild

zeigt die Sömmerdaer Seglertruppe um Siegfried Wagner Foto: Wohltmann

Die September-Ausgabe

unserer Zeitschrift wird, so sieht es der Produktionsplan unserer Druckerei vor, am 16. September 1982 an den Postzeitungsvertrieb ausgeliefert

VII. Kongreß der GST

Gesellschaftlicher Auftrag erfüllt

Karl-Marx-Orden für die GST

In der Cottbuser Stadthalle zogen vom 25. bis zum 27. Juni die Delegierten des VII. Kongresses Bilanz über die Arbeit unserer Wehrorganisation in den vergangenen fünf Jahren. Die Mitglieder der GST, so wurde vor dem höchsten Gremium unserer Organisation berichtet, haben in dieser Zeit erfolgreich dazu beigetragen, die Verteidigungskraft des sozialistischen Vaterlandes zu stärken. Wenn der auf dem VI. Kongreß for-



mulierte gesellschaftliche Auftrag in Ehren erfüllt werden konnte, so haben wir Modellsportler unseren Anteil daran mit zielstrebiger wehrpolitischer Arbeit und hohen wehrsportlichen Leistungen.
Die Delegierten des VII. Kongresses präzisierten den gesellschaftlichen Auftrag der GST, zur Stärkung des Sozialismus und zur Sicherung des Friedens mit wehrpolitischer Erziehung, vormilitärischer Ausbildung und wehrsportlicher Betätigung der Bürger unseres Staates beizutragen. Hauptrichtung der Arbeit der GST als Organisation zur Förderung der Wehrbereitschaft ist die Vorbereitung der Jugendlichen auf den Wehrdienst. Der Wehrsport, so bestätigte es der VII. Kongreß, wird besonders für Jugendliche und für Reservisten breit entwickelt.
Der VII. Kongreß verdeutlichte, daß die GST einen zunehmenden gesamtgesellschaftlichen Beitrag zur kommunistischen Erziehung und zur Entwicklung der Wehrbereitschaft und Wehrfähigkeit der Bürger unseres Staates leistet. Die hohe Anerkennung für die GST kommt in der Wertschätzung ihrer Arbeit im Grußschreiben des ZK der SED und in der bedeutsamen Rede des Ministers für Nationale Verteidigung, Armeegeneral Heinz Hoffmann (siehe die Seiten 4 bis 7 dieser Ausgabe), zum Ausdruck. Sie drückte sich auch aus in der Teilnahme repräsentativer Vertreter von zehn Bruderorganisationen sowie der Anwesenheit zahlreicher Delegationen staatlicher Organe und gesellschaftlicher Organisationen.
Einer der Höhepunkte der Kongreßtage in der Cottbuser Stadthalle war die Übergabe des Karl-Marx-Ordens, der unserer sozialistischen Wehrorganisation vom Vorsitzen-



den des Staatsrates verliehen wurde. Armeegeneral Heinz Hoffmann, Mitglied des Politbüros des ZK der SED und Minister für Nationale Verteidigung, heftete die höchste Auszeichnung unseres Staates unter dem Beifall aller Delegierten und Gäste des Kongresses an die Fahne der GST.
In unseren nächsten Ausgaben berichten wir weiter über die Kongreßtage in Cottbus, darunter auch über die Anfrage des Crimmitschauer Schiffsmodellsportlers Andreas Kilian und die Antwort des Generaldirektors vom VEB Spielwarenkombinat Sonneberg.

Brief der Delegierten des VII. Kongresses an den Generalsekretär des ZK der SED und Vorsitzenden des Staatsrates der DDR, Genossen Erich Honecker

Im Namen der Mitglieder der Gesellschaft für Sport und Technik und der Soldaten von morgen entbieten wir Ihnen vom VII. Kongreß der sozialistischen Wehrorganisation der DDR herzliche Kampfesgrüße.

Wir versichern:
Einmütig bekennen wir uns zur Politik der Partei der Arbeiterklasse. Wir sind bereit, initiativreich und tatkräftig zur Verwirklichung der Beschlüsse des X. Parteitages der SED beizutragen. Mit dem reichen Erfahrungsschatz Zehntausender ehrenamtlicher Funktionäre und Ausbilder und dem jugendlichen Elan der FDJ- und GST-Mitglieder wird die sozialistische Wehrorganisation der DDR die ihr übertragenen anspruchsvollen Aufgaben zur weiteren Stärkung der Verteidigungskraft des Sozialismus und zur Sicherung des Friedens gewissenhaft und konsequent erfüllen.
Wir bedanken uns sehr für die Verleihung des Karl-Marx-Ordens an die Gesellschaft für Sport und Technik und sind stolz auf diese hohe Auszeichnung. Sie ist uns Ansporn und Verpflichtung, um Bestleistungen bei der Erfüllung der uns übertragenen Aufgaben zu erringen.
Wir können Ihnen mitteilen, daß die sozialistische Wehrorganisation die Beschlüsse ihres VI. Kongresses erfüllt hat. Die Jahre seit dem VIII. Parteitag der SED waren die erfolgreichsten in der 30jährigen Geschichte der GST. Die Gesellschaft für Sport und Technik hat sich politisch und organisatorisch gefestigt, ihre Kampfkraft und ihr Leistungsvermögen sind gewachsen. Die Quelle all unserer Erfolge ist die führende Rolle der Arbeiterklasse und ihrer marxistisch-leninistischen Partei. Wir spüren immer und überall die Fürsorge und Unterstützung der Partei, und dafür danken wir dem Zentralkomitee der SED und Ihnen persönlich, Genosse Generalsekretär, ganz herzlich!
Verantwortungsbewußt stellen wir uns den anspruchsvollen Zielen und Aufgaben, die wir aus den Beschlüssen des X. Parteitages der SED für die sozialistische Wehrorganisation abgeleitet haben. Wir betrachten es als grundlegende Aufgabe, durch die wehrpolitische Erziehung, die vormilitärische Ausbildung und den Wehrsport die Entwicklung sozialistischer Persönlichkeiten zu fördern, die die Verteidigung des Sozialismus als wichtigste Konsequenz des sozialistischen Patriotismus und proletarischen Internationalismus erkennen und danach handeln.
Die Hauptrichtung unserer Arbeit ist die Vorbereitung der Jugendlichen auf den Wehrdienst. Den Wehrsport für die Bürger der DDR, besonders für Jugendliche und Reservisten der NVA, wollen wir breit entwickeln. Dafür wollen wir unsere ganze Kraft einsetzen. Das ist unser gesellschaftlicher Auftrag.
Ausgerüstet mit den Beschlüssen des X. Parteitages der SED, wollen wir die Beschlüsse des VII. Kongresses der GST zielstrebig erfüllen und mit ganzer Kraft für den Sozialismus und seinen sicheren Schutz einstehen!
Die Sozialistische Einheitspartei Deutschlands kann sich immer und in jeder Situation auf die Gesellschaft für Sport und Technik verlassen.

26. Juni 1982

Die Delegierten
des VII. Kongresses der GST

Entschlossener

Armeegeneral Heinz Hoffmann

Liebe Genossinnen und Genossen!
Liebe Kameraden unserer Gesellschaft für Sport und Technik!
Der Generalsekretär des Zentralkomitees der SED, Vorsitzender des Staatsrates und des Nationalen Verteidigungsrates der DDR, Genosse Erich Honecker, hat mich beauftragt, den Delegierten und Gästen des VII. GST-Kongresses die herzlichsten Kampfesgrüße der Partei- und Staatsführung und seine persönlichen guten Wünsche für Euch und Eure Beratungen zu überbringen!
Die Partei der Arbeiterklasse und das werktätige Volk der DDR blicken mit Stolz auf die Wehrorganisation unserer Jugend, die sich in den drei Jahrzehnten ihres Bestehens stetig und gut entwickelt hat, die gemeinsam mit der Freien Deutschen Jugend für die patriotische und internationalistische Erziehung der Mädchen und Jungen unseres Landes, für die Verbreitung des Wehrgedankens in der jungen Generation, für die Verteidigung unserer Deutschen Demokratischen Republik und des Friedens so viel geleistet hat!
Wenn die Geschichte der GST einmal geschrieben vorliegen wird, dann wird darin der Beitrag Eurer Organisation für den Kadernachwuchs der Nationalen Volksarmee, der Grenztruppen und der anderen Schutz- und Sicherheitsorgane der DDR einen besonderen Platz einnehmen. Sind es doch inzwischen schon Hunderttausende Bürger unseres Landes, die in der Gesellschaft für Sport und Technik die Grundregeln militärischen Verhaltens, das Einmaleins des Soldaten und mehr als das kennengelernt haben. Sind es doch Tausende von Offizieren, Fähnrichen oder Unteroffizieren, die eine solide vormilitärische Laufbahnausbildung erhielten, bevor sie in den Einheiten und Truppenteilen ihren Weg als Spezialisten und Kommandeure, als Politarbeiter oder Nachrichtenoffiziere, Flugzeugführer oder Fallschirmjäger, Matrosen oder Taucher gegangen sind.
Mit großer Dankbarkeit und Verbundenheit grüßen die Angehörigen der Nationalen Volksarmee und der Grenztruppen heute ihre Kameraden der Gesellschaft für Sport und Technik! Wir wünschen Euch auch für die Zukunft Erfolg im Wirken für die sozialistische Landesverteidigung der DDR!

Bedingungen der heutigen Zeit...

Unsere gemeinsamen Anstrengungen haben wir auf der Grundlage der Beschlüsse des X. Parteitages unter Bedingungen zu realisieren, die das Zentralkomitee unserer Partei wiederholt als bisher größte Gefährdung des Weltfriedens charakterisierte. Wir befinden uns in einer weltpolitischen Lage, die sich — wie es im Bericht des Politbüros an die 4. ZK-Tagung heißt — „infolge der Politik der aggressivsten



Die Stadthalle von Cottbus

★★

Vom VII. Kongreß der GST

Kampf für Sozialismus und Frieden

zu aktuellen Anforderungen an die Wehrerziehung



Kreise der NATO, insbesondere der USA, in besorgniserregender Weise weiter verschlechtert hat."

Und Genosse Erich Honecker sagte in seinem Schlußwort:

„Der Schoß, der Kriege gebärt, ist noch fruchtbar. Niemand kann dies leugnen. Die Konfliktherde mehren sich. Wenn sie nicht beherrschbar gemacht, das heißt, auf dem Wege von Verhandlungen gelöst werden, dann drohen sie sich wie ein Steppenbrand auszubreiten, erst recht, da einige Unverantwortliche glauben, mit Hilfe der Strategie des atomaren Erstschlages überleben zu können. Sie würden in einem solchen Falle nicht einmal Zeit haben, über ihre Sünden nachzudenken."

Gewiß hat es auch in der Vergangenheit schon oft ernste Konfliktsituationen gegeben und schwere politische, ökonomische und ideologische Angriffe des Imperialismus gegen den Sozialismus und die jungen Nationalstaaten, gegen die antiimperialistischen Befreiungsbewegungen. Dennoch ist die Lage heute gefährlicher als etwa in den siebziger Jahren.

Ich möchte dazu drei Gesichtspunkte erwähnen.

Ein erster Grund für die fortwährende Zuspitzung der Lage ergibt sich aus dem Konfrontationskurs führender imperialistischer Kreise, namentlich der USA und der NATO, die damit einen Ausweg aus den Widersprüchen des imperialistischen Systems, aus der allgemeinen Krise des Kapitalismus suchen.

Die Mächte der alten Gesellschaft werden alles, aber auch alles daran setzen, die Grundtendenz des geschichtlichen Prozesses umzukehren. Skrupellos suchen führende Vertreter des Monopolkapitals und besonders des Militär-Industrie-Komplexes nach einer Chance, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden ökonomischen, politisch-diplomatischen, ideologisch-psychologischen Mitteln und vor allem mit ihrer gewaltigen Militärmacht ihr überlebtes Ausbeutersystem aufrechtzuerhalten und die Kräfte des gesellschaftlichen Fortschritts niederzuwerfen.

Ein zweiter Aspekt der Verschärfung der internationalen Lage besteht darin, daß aus der Vielzahl der gegenwärtigen Gefahrenpunkte und Konfliktherde in der Welt der Funke zu einem größeren Krieg, ja zur globalen Ausweitung der Kampfhandlungen bis zum weltweiten Kernwaffenkrieg überschlagen kann.

Nehmen wir nur den aus kapitalistischen Widersprüchen entstandenen Falklandkonflikt. Noch vor Jahren hätte kaum jemand damit gerechnet, daß zwischen diesen beiden mit den USA verbündeten Staaten — Argentinien und Großbritannien — ein Krieg ausbrechen kann. Und dann erklärt sogar der britische Befehlshaber, wie westliche Nachrichtenagenturen verkündeten, er sei ermächtigt, im Falle der drohenden Vernichtung der britischen Flotte die an Bord befindlichen Kernwaffen einzusetzen!

Die Unberechenbarkeit imperialistischer Politik und die dadurch wachsende Gefährdung des Weltfriedens widerspiegelt sich auch in der verbrecherischen israelischen Aggression gegen den Libanon.

Ein weiterer Grund für die Gefährdung des Weltfriedens hängt unmittelbar mit der Anhäufung eines ungeheuren Waffenpotentials in den Händen reaktionärer Systeme zusammen, das ausreichen würde, um die Menschheit zu vernichten. Die aggressivsten Vertreter des amerikanischen Monopolkapitals streben mit allem Nachdruck eine strategische Erstschlagkapazität und eine erdrückende nukleare Überlegenheit gegenüber der Sowjetunion an, die sie mit der Einführung von neuen interkontinentalen Raketen, von „eurostrategischen" Mittelstreckenraketen, von land-, luft- und seegestützten Flügelraketen sowie von neuen



Armeeführung zu Gast bei GST







Wenige Tage vor der Eröffnung des VII. Kongresses der Gesellschaft für Sport und Technik informierten sich das Mitglied des Politbüros des ZK der SED und Minister für Nationale Verteidigung, Armeegenerai Heinz Hoffmann, und seine Stellvertreter in Grundorganisationen und Ausbildungsstätten der GST darüber, wie sich die Soldaten von morgen auf ihren Ehrendienst vorbereiten.

Armeegeneral Heinz Hoffmann überzeugte sich mit Generaloberst Heinz Keßler, dem Chef der Politischen Hauptverwaltung der NVA, und Generaloberst Horst Stechbarth, Chef der Landstreitkräfte, im Kreisausbildungszentrum für Kfz-Ausbildung „Egon Schultz" in Roßleben, daß sich die angehenden Militärkraftfahrer solides Rüstzeug erwerben, um später ihren Mann stehen zu können. Bei seinem Besuch der Offiziershochschule „Franz Mehring" ließ sich der Chef der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung, Generaloberst Wolfgang Reinhold, einen Besuch bei Flugmodellsportlern der GST nicht entgehen. Admiral Wilhelm Ehm, Chef der Volksmarine, war Gast der GST-Marineschule „August „Lütgens" in Greifswald und wurde auf dem Segelschulschiff der GST „Wilhelm Pieck" herzlich begrüßt.

Bombenflugzeugen und Neutronengefechtsköpfen erreichen wollen.

... und Konsequenzen für unsere Arbeit

Aus der zugespitzten militärpolitischen Lage ergibt sich eine Reihe zwingender Konsequenzen für die militärpolitische Arbeit und für die sozialistische Wehrerziehung, insbesondere unter der Jugend.

Die wichtigste Kraft, die jede Arbeiter-und-Bauern-Macht auch im Verteidigungsfall unüberwindlich macht, das ist der Leistungswille der werktätigen Menschen und der Jugend, ist ihre Bereitschaft, für den militärischen Schutz des Sozialismus und die Erhaltung des Friedens mit ganzem persönlichen Einsatz zu kämpfen.

Die Entwicklung des sozialistischen Wehrbewußtseins der künftigen Waffenträger ist somit das erste, das dringlichste und wichtigste Problem in der sozialistischen Wehrerziehung, in der Arbeit der Partei, der FDJ und auch der GST auf diesem Gebiet unserer Landesverteidigung.

Das Wissen um die Gefährlichkeit des Imperialismus und um die zuverlässige Verteidigungsfähigkeit des Sozialismus in unserer Zeit ist, wie unsere eigenen Erfahrungen lehren, eine entscheidende Voraussetzung richtigen Wollens und Handelns der Menschen.

Um den Ernst der Situation zu ermessen und die erforderlichen eigenen Maßnahmen festzulegen, muß man die Absichten des Feindes möglichst genau und im ganzen Ausmaß kennen, muß man ebenso wissen, wie stark die eigenen Potenzen sind. „Um sich gut zu wehren, muß man viel wissen", hat Heinrich Mann einmal gesagt.

Und wenn heute wissenschaftliche Untersuchungen aussagen, daß die allermeisten unserer Mädchen und Jungen im Alter von 16 bis 18 Jahren eindeutig und stabil auf den Positionen des Sozialismus stehen, dann haben die hauptamtlichen und die vielen ehrenamtlichen Funktionäre und Ausbilder unserer Wehrorganisation, der Gesellschaft für Sport und Technik, an dieser Haltung unserer Jugend einen erheblichen Anteil!

Wenn man bedenkt, daß die reaktionärsten Kreise des internationalen Monopolkapitals mit dem Wettrüsten zugleich die antikommunistische Hetze und Demagogie forciert haben, daß der Klassenfeind in der BRD ideologisch aus allen Rohren feuert, dann ist der politisch-moralische Zustand unserer DDR-Jugend ein weiterer glänzender Beweis für die Richtigkeit der Forderung unserer Partei, in der ideologischen Arbeit keine Abstriche und keine Pausen zuzulassen.

Neue Anforderungen der achtziger Jahre

In den achtziger Jahren werden auf dem Gebiet der Wehrerziehung, der Vorbereitung der Jugendlichen auf den Wehrdienst und der Arbeit mit den gedienten Reservisten auch auf Euch nicht nur mehr, sondern teilweise auch neue oder besser gesagt bisher ungewohnte Anforderungen zukommen. Und allesamt sind es im Grunde politisch-ideologische Anforderungen.

Vom VI. Kongreß bis heute waren es vor allem die Geburtsjahrgänge 1959 bis 1966, an die Ihr Euch zu wenden hattet. In den folgenden fünf Jahren werden die Jugendlichen zu Euch kommen, die zwischen 1964 und 1971 geboren wurden, junge Leute mit wiederum neuen Erfahrungen und neuen Ansprüchen an die Gesellschaft, die durch die Zeit nach dem VIII. Parteitag geprägt wurden.

Das Wehrpflichtigenpotential unserer Republik wird sich in den nächsten zwei Jahrzehnten ziemlich ungleichmäßig entwickeln. Wir müssen zukünftig dazu übergehen, mehr und mehr die Älteren unter den Wehrpflichtigen einzuberufen. Sofort stellt sich die Frage nach der militärpolitischen und wehrerzieherischen Arbeit, nach der vormilitärischen Laufbahnausbildung mit diesen jungen Männern, den ungedienten Reservisten.

Bei ihnen gibt es ja einige Besonderheiten: Schule und Lehrzeit und — wenn sich nichts ändern würde — auch die GST-Ausbildung liegen Jahre zurück. Der gewohnte und gar nicht so schlechte Weg Schule — Lehre — Armee — Beruf verläuft aber auf einmal ganz anders. Bevor sie Soldat werden, haben sie schon gutes Geld verdient, größtenteils eine Familie gegründet und manche schon als Leiter von Kollektiven gearbeitet.

Zum anderen werden wir in den 80er und 90er Jahren dem Reservistenwehrdienst größeres Augenmerk widmen als bisher. Es wird nicht nur darum gehen, die militärischen Kenntnisse der Reservisten in gewissen Abständen aufzufrischen. Sich bis zum 35. Lebensjahr als vollwertiger

Vom VII. Kongreß gewählt

Die Delegierten des VII. Kongresses wählten in großer Einmütigkeit 113 Mitglieder und 20 Kandidaten für den Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik. Diesem gewählten Gremium gehören folgende Modellsportler als Mitglieder an:

Prof. em. Dr. Dr. h. c. Artur Bordag, 65 Jahre, Wissenschaftler, Rentner, Vizepräsident des Schiffsmodellsportklubs der DDR und der NAVIGA.
Günther Keye, 53 Jahre, Rundfunkmechaniker und Diplom-Staatswissenschaftler, Leiter der Abteilung Modellsport im Zentralvorstand der GST.
Helmut Krüger, 50 Jahre, Kfz-Schlosser, Ingenieur, Sektionsleiter Flugmodellsport in Magdeburg, Mitglied der Modellflugkommission beim ZV der GST.
Dr.-Ing. Albrecht Oschatz, 43 Jahre, Vorsitzender der Modellflugkommission beim ZV der GST.
Paul Schäfer, 57 Jahre, Diplomlehrer, Vorsitzender des Bezirksvorstandes Magdeburg der GST, Präsident des Schiffsmodellsportklubs der DDR.
Walter Zander, 64 Jahre, Oberst a. D., Diplom-Staatswissenschaftler, Präsident des Automodellsportklubs der DDR.
Zum Kandidaten des ZV der GST wählten die Delegierten des VII. Kongresses
Günter Runkewitz, 33 Jahre, Mechaniker, Übungsleiter im Flugmodellsport in Rudolstadt, Bezirk Gera.

Während der konstituierenden Tagung des neu gewählten Zentralvorstandes der GST wurden Paul Schäfer und Walter Zander erneut als Präsidenten des Schiffsmodellsportklubs der DDR bzw. des Automodellsportklubs der DDR und Dr. Albrecht Oschatz als Vorsitzender der Modellflugkommission beim ZV der GST berufen.

Kongreß-Pausengespräch mit

Ramona Balzar,

Vizeweltmeister im Schiffsmodellsport



„Natürlich war ich ein klein bißchen stolz, als unser Vorsitzender im Rechenschaftsbericht die Leistungen der Schiffsmodellsportler seit dem VI. Kongreß würdigte. Habe ich doch mit dem Gewinn meiner Silbermedaille in der Klasse FSR-E bis 2 kg 1981 in Magdeburg auch dazu beitragen können", sagte uns die 18jährige Delegierte (auf dem Bild links), Feinmechanikerlehrling im VEB Carl Zeiss Jena, in einem Pausengespräch. Ein Ausdruck der Wertschätzung der beachtlichen Leistungen unserer Schiffsmodellsportler war ganz sicher auch, daß Ramona ins Präsidium des VII. Kongresses der GST gewählt wurde. „Das ist schon ein gewaltiges Erlebnis, so hautnah mit den Repräsentanten unseres Staates, der FDJ und unserer Organisation zusammenzukommen. Aber ich sehe es auch als Ansporn für meine kommenden Starts an, denn es gilt — und das ist ebenfalls eine wichtige Forderung des VII. Kongresses — für uns Modellsportler, die erreichten Positionen zu behaupten. Dafür sollten wir die große Basis unseres Wehrsports nutzen, um auch in Zukunft Talente zu finden und sie für den Leistungssport zu gewinnen".



Ehrendelegation der NVA und der Grenztruppen

und belastbarer Kämpfer, als unerläßlicher Bestandteil der Landesverteidigung zu bewähren und jederzeit zum Dienst in der Spezialverwendung bereit zu sein — das fordert nicht nur größeres Verständnis der Reservisten und ihrer staatlichen Leiter, sondern auch von unserer Wehrorganisation sicherlich einige neue Überlegungen und Methoden des Herangehens.
Im Mittelpunkt sollte dabei die Überlegung stehen, daß es um das Wehrbewußtsein unserer Jugend, vor allem unserer jungen Arbeiter im Wehrpflichtigenalter, geht, um ihre Einsatzbereitschaft und Verteidigungsfähigkeit zu jeder Zeit und Stunde. Wenn wir erreichen,
— daß in den Betrieben und Gemeinden die militärpolitische Problematik ihren festen Platz in der ideologischen Arbeit findet;
— daß dort mehr Sport getrieben wird und jährlich die drei wehrsportlichen Übungen absolviert werden;
— daß attraktive Methoden solcher Freizeitgestaltung gefunden werden, die unserer Landesverteidigung zugute kommen, von der Wander- und Fahrradtouristik bis zum Modellbau, vom Amateurfunken bis zum Segel- und Motorflug, vom wetteifernd betriebenen Wehrkampfsport bis zum Schützenfest,
dann haben wir, glaube ich, viel erreicht.
Mit fester Gewißheit bauen wir auch in den schwierigen achtziger Jahren auf die traditionelle Zuverlässigkeit unseres erprobten gesellschaftlichen Partners in der Landesverteidigung, auf unsere Gesellschaft für Sport und Technik!
Liebe Genossinnen und Genossen!
Liebe Kameraden!
Der Generalsekretär des ZK der SED, Vorsitzender des Staatsrates und des Nationalen Verteidigungsrates der DDR, Genosse Erich Honecker, hat mich beauftragt, der Gesellschaft für Sport und Technik für die hervorragenden Leistungen im Dienst der sozialistischen Landesverteidigung der DDR und bei der klassenmäßigen Erziehung der jungen Generation den Karl-Marx-Orden zu überreichen, der ihr auf Vorschlag des Politbüros und auf Beschluß des Staatsrates der Deutschen Demokratischen Republik verliehen wurde!
Im Namen aller Angehörigen der Nationalen Volksarmee und der Grenztruppen der DDR darf ich Euch den herzlichen Glückwunsch zu dieser Ehrung mit dem höchsten Orden unseres Landes aussprechen und viel Erfolg für die Arbeit in den kommenden Jahren wünschen, da es gilt, sich dieser hohen Auszeichnung immer wieder würdig zu erweisen!

(redaktionell gekürzt)



Hohe Ehrungen zum 30. Jahrestag der GST

Anläßlich des 30. Jahrestages der Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik wurden die hervorragenden Leistungen zahlreicher Mitglieder unserer Organisation mit hohen staatlichen und gesellschaftlichen Auszeichnungen anerkannt.
Den Vaterländischen Verdienstorden in Gold konnte der Vorsitzende des GST-Bezirksvorstandes Dresden, Karl Jutzi, entgegennehmen. Mit dem Vaterländischen Verdienstorden in Silber wurden die Stellvertreter des Vorsitzenden des ZV der GST, Generalmajor Kurt Krämer und Oberst Dr. Werner Eltze, der Vorsitzende des GST-Bezirksvorstandes Magdeburg und Präsident des Schiffsmodellsportklubs der DDR, Paul Schäfer, sowie die Leiterin der Pressestelle des ZV der GST, Hilde Enter, ausgezeichnet. Günther Keye, Leiter der Abteilung Modellsport im ZV der GST, wurde mit dem Vaterländischen Verdienstorden in Bronze geehrt und Dieter Ducklauß, Oberinstrukteur Modellsport im GST-Bezirksvorstand Frankfurt (Oder) und erster Chefredakteur unserer Zeitschrift, die Verdienstmedaille der DDR verliehen.
Unsere Organisation ehrte mit der Ehrenspange zur Ernst-Schneller-Medaille die Kameraden Ernst Heiden, Oberinstrukteur Modellsport des BV Rostock, Heinz Linke, Vorsitzender der Modellsportkommission des Bezirkes Cottbus und Dr. Malte Kerber, Leiter der Hauptredaktion GST-Presse.
Die Ernst-Schneller-Medaille in Gold wurde unter anderen an folgende Modellsportler verliehen: Günter Flöter (Berlin), Günter Lüwa (Lübbenau/Vetschau), Heinz Jurke (Königsbrück), Manfred Bien (Sebnitz), Lutz Neidhard (Stadtroda), Klaus Oehring (Karl-Marx-Stadt) und Harry Conrad (Ilmenau). Der Leiter des Lehrbereiches Modellsport an der Zentralschule der GST in Schönhagen, Helmut Hesche, wurde mit der Medaille „Hervorragender Ausbilder" in Gold geehrt.
Auch der sozialistische Jugendverband zeichnete Funktionäre der GST anläßlich des 30. Jahrestages aus. Die Artur-Becker-Medaille in Gold wurde verliehen an den Leiter einer AG Flugmodellbau am Pionierhaus Karl-Marx-Stadt, Hartmut Müller, sowie an den durch den Elekroflug am Mast bekannt gewordenen Edwin Heller aus Nitschareuth. Die gleiche FDJ-Auszeichnung in Silber wurde Siegfried Kynast, Oberinstrukteur Modellsport im BV Leipzig, zuerkannt.

Ernst-Schneller-Ehrenbanner für beste Grundorganisationen

Auf einem Kampfappell während des VII. Kongresses der GST sowie auf Festveranstaltungen der GST-Bezirksvorstände und des GST-Gebietsvorstandes Wismut wurden an 300 GST-Grundorganisationen der GST die anläßlich des 30. Jahrestages der Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik vom ZV der GST gestifteten Ehrenbanner übergeben.

Viele der mit diesem Ehrenbanner ausgezeichneten Grundorganisationen leisten seit Jahren und Jahrzehnten eine vorbildliche Arbeit. So begehen allein 125 dieser Organisationseinheiten im 30. Jahr der GST ihr 30jähriges Gründungsjubiläum. Von den 82016 Mitgliedern dieser Grundorganisationen stellten im sozialistischen Wettbewerb „Marschrichtung VII. Kongreß" über 3000 Kameraden den Antrag, Kandidat der SED zu werden. Viele von ihnen sind Berufsoffiziersbewerber, werden Berufsunteroffiziere oder leisten ihren Ehrendienst als Soldat bzw. als Unteroffizier auf Zeit.
Zu den mit dem Ernst-Schneller-Ehrenbanner geehrten GST-Grundorganisationen zählen die beiden Modellsport-Grundorganisationen Bad Langensalza (Bezirk Erfurt) und Zerbst (Bezirk Magdeburg) sowie die GO „Friedrich Engels" Keulahütte Krauschwitz, die sich im Bezirk Cottbus mit den „Tagen des Modellsports" und mit hervorragender Nachwuchsarbeit einen Namen machte. Auch die GST-Grundorganisation des Schiffsmodellsportlers Steffen Wahode, den wir mit seinen ruhigen Händen an goldenen Fäden aus dem Zentrum Forschung Technologie Mikroelektronik Dresden in der Juli-Ausgabe vorstellten, gehört zu den Trägern des Ernst-Schneller-Ehrenbanners.

Sattelplatz der Segler — im Vordergrund Sissi Wagner mit Bernd Gröger

Ein Herz für die Jugend

„Protest"!, schrie ein Nebenmann auf dem Startsteg. — Doch nirgends auf dem Wasser war eine Protestsituation auszumachen. Doch der lautstarke Schall vermag manchmal Regelunkenntnisse zu überdecken, besonders wenn sie laut genug in ein Schiedsrichterohr dringen. „Na, da hätt'ste 'mal Sissi sehen sollen: er besorgte sich gleich zwei NAVIGA-Regelwerke!", erinnert sich Siegfried Wagner an den Beginn seiner ersten Modellsegelregatten und fügt nach einer kleinen Pause hinzu: „Für jedes Auge eins!" Trocken und schlagfertig erzählt er seine Geschichten, immer vorgetragen mit Augenzwinkern und einem Schuß Witz.

So erleben alle „Sissi" Wagner, seine Frau Luise, seine Werkzeugmacher-Kollegen im Robotron Sömmerda und „seine Jungs" in der Modellsegler-Sektion am Sömmerdaer Pionierhaus „Maxim Gorki" — und so mögen sie ihn, denn die Fröhlichkeit steckt an ...

Aber sein Witz soll nicht schlechthin eine Schwierigkeit überspielen, sondern macht oftmals eine Situation auch deutlich. Als die Modellsegler in Vorbereitung ihrer Europameisterschaft in Nagykanisza 1980 bei den Regattafahrten in Varna in ein Leistungstief gerieten, kommentierte er das mit Augenzwinkern: „Da haben wir aber das Starterfeld vor uns hergejagt!"

„Mit einem Quentchen Humor geht alles schneller von der Hand und läßt sich manche Durststrecke schneller überwinden", verrät er das Erfolgsrezept seiner Arbeit.

Der vierfache Aktivist ist ein gefragter Fachmann in seinem Betrieb, als Werkzeugmacher, wenn es mal um eine besondere Arbeit geht, als Mitglied unserer Partei und langjähriges Mitglied der Kampfgruppe und als Sektionsleiter und Übungsleiter einer erfolgreichen GST-Grundorganisation.

Letzteres wurde auch durch die höchste Auszeichnung unserer Organisation, der „Ernst-Schneller-Medaille" in Gold, anerkannt.

Es mag ein wenig verwundern, zwischen Harz und Thüringer Wald eine Modellseglertruppe zu finden. Doch schon seit fast drei Jahrzehnten steht man in der Stadt der Büromaschinen mit Rasmus auf Du und Du. Und das hat auch ein bißchen mit Sissi Wagner zu tun.

Nach seiner Lehrzeit als Werkzeugmacher war ihm das Gewässer des „Wildbaches" Unstrut ein bißchen zu klein geworden, und es zog ihn hinaus auf See ... so heuerte er bei den damals noch jungen Seestreitkräften unserer Republik, der Volkspolizei-See, an. Doch wer sich einmal den Wind um die Nase hat wehen lassen, mag nach zwei Jahren Fahrenszeit darauf nicht mehr verzichten. Die Unstrut war damals noch nicht gezähmt, und so fand man eine Stelle unweit vom Zentrum Sömmerdas, wo man mit Kuttern manövrieren konnte. Mit ein paar Freunden baute er eine Seesportsektion der GST auf, wurde Kutterführer und deren Sektionsleiter. Neunmal konnten sie den Bezirksmeistertitel des seesportbegeisterten (und erfolgreichen) Thüringer Bezirkes erkämpfen, waren auf der Bleilochtalsperre und auf der Lütsche ungeschlagen ... Noch heute künden Urkunden und Fotos in einem ausgezeichnet ausgebauten Seesportstützpunkt von diesen Erfolgen.

Lange Jahre galten seine Liebe und Freizeit nicht nur allein dem Wasser. Hallenhandball, Boxen im Federgewicht und das Geländefahren



Startvorbereitung — Sissi Wagner beim Auftakeln seiner Modellsegeljacht



Seglertruppe Sömmerda — Vorbereitung zum Schaufahren während der Wehrspartakiade 1981 in Erfurt

auf der 250er AWO machten ihm Spaß.
Doch in der Woche mehrmals Training, in der Saison fast an jedem Wochenende Wettfahrten und eine hübsche Frau („immer noch dieselbe und ein Prachtkerl"!), da mußte man schon kürzer treten ... und verlegte sein Interesse auf's Wasserwandern, was man ja gemeinsam unternehmen konnte ...
Als er einmal beim Seesportstützpunkt an der Lütschetalsperre vorbeifuhr, beobachtete er die Freisegel-Modelljachten bei einer Bezirksmeisterschaft. „Das kann es doch nicht geben, daß so viele Modelle aus dem 100-m-Segelrevier herausfahren ...", dachte er bei sich. „Das muß ich auch einmal probieren!", besorgte sich während eines Urlaubs in Polen einen Modellbauplan, baute eine ungarische Konstruktion einer M-Jacht mit Knickspant nach und ging 1970 auf's Wasser ... und gewann einen Wettkampf der Bezirke Suhl und Erfurt.
Was man bei der Seemannschaft und beim Kuttersegeln im Seesport der GST gelernt hatte, zahlte sich noch einmal aus: Siege bei den DDR-Meisterschaften und einen 4. Platz bei der Europameisterschaft in Wien. „Doch das Radiosegeln reizte mich mehr, konnte man doch hier seine Segelkenntnisse noch besser anwenden. Aber es ist viel schwieriger, von Land aus mit einem Steuerknüppel der Funkfernsteueranlage seine Segelmanöver auszuführen, als wenn man an der Pinne im Boot sitzt".
Erst 1977 bei der DDR-Meisterschaft in Schwedt gelang ihm mit einem dritten Platz der „Durchbruch". Drei DDR-Meistertitel, fünf Vizemeister und vier Bronzemedaillen weist heute die Erfolgsbilanz des jetzt 48jährigen Seglers aus, hinzu kommen Regattasiege bei internationalen Wettkämpfen in der ČSSR, in Bulgarien und Ungarn sowie Teilnahmen an Europa- und Weltmeisterschaften.
Doch seine Erfahrungen mochte er nicht für sich behalten. Als 1974 eine Bitte des Sömmerdaer Pionierhauses an die GST kam, eine Arbeitsgemeinschaft aufbauen zu helfen, zögerte Sissi nicht lange.
Inzwischen sind es weit über 100 Kinder und Jugendliche, die durch die Trainingsgruppe von Sissi Wagner gegangen sind. Heute gehören zu den „Kindern der Familie" Siegfried und Luise Wagner's Modellsegler der Meisterschaftsklasse wie der vierfache DDR-Meister Peter Todtenhaupt, Bernd Gröger, Jörg Forkheim ... und auch der erst zwölfjährige Bert Fischer.
Sie alle erlernten unter Sissi Wagner Seemannsknoten, den Umgang mit Werkzeug, Holz und Farbe sowie das Segeln auf dem Regattakurs.
Und solche Erfolge sind es auch, die Siegfried Wagner für den hohen Einsatz an Kraft und Zeit entschädigen und ihm die Richtigkeit seiner Trainingsmethoden bestätigen.
Denn Sissi gehört zu den ganz wenigen Leistungssportlern in unserer Organisation, die beim Modellsegeln nicht nur für sich den Erfolg suchen, sondern die Kinder und Jugendlichen durch ein anspruchsvolles Programm für unseren Sport begeistern und sie zu einer sinnvollen Freizeitbetätigung führen.

Bruno Wohltmann



Hilfeleistung — geduldig erklärt Sissi Jörg Forkheim die Elektronik

„Spaßvogel" Sissi Wagner — hier im Bild mit seinem erfolgreichsten „Schützling" Peter Todtenhaupt

Überragender DDR-Erfolg in Baku

Nach Oloumoc (ČSSR), Poznań (Polen), Suhl (DDR) und Varna (Bulgarien) fand der Freundschaftswettkampf der sozialistischen Länder in den Klassen der funkferngesteuerten Automodelle in Baku (UdSSR) statt. Die lange Flugreise traten an: die Leipziger Martin Hähn und Heinz Hering, Heinz Fritsch aus Cunnersdorf, Peter Pfeil aus Plauen, die Ilmenauer Dietmar Bartsch und Otto Hergeth sowie Arne Ehrig aus Schwarzenberg. Die DDR-Auswahlmannschaft wurde vom Präsidenten des AMSK der DDR, Walter Zander, und vom Generalsekretär, Gerhard Skammel, begleitet. Nach einem langen, sehr schönen Flug, mit Zwischenstation



Martin Hähn und Heinz Fritsch nach ihrem großen Erfolg

in Moskau, traf die Mannschaft in Baku ein. Schnell wurden die Zimmer im Hotel „Intourist", direkt an der Meeresbucht im Zentrum von Baku gelegen, bezogen, denn alle hatten nach der anstrengenden Reise den Schlaf nötig.

Bei strahlend blauem Himmel fand dann das Eröffnungszeremoniell direkt vor dem Hotel auf dem Leninplatz statt. Vertreten waren die Mannschaften der UdSSR, ČSSR, aus Ungarn, Polen, Bulgarien und der DDR. Anschließend begann sofort das kurze Training für die Verbrennerklassen RC-V. Der Rennkurs und auch der Slalomkurs RC-EB waren auf dem Leninplatz ausgesteckt, so daß alle Teilnehmer keine langen Anmarschwege hatten.

Vor den Vorläufen der Klassen V1 und V2 und RC-EB mußten die einzelnen Länder ihre Wettkämpfer für jede einzelne Klasse bestimmen, die dann für die Länderwertung gewertet werden sollten. Als Mitglieder der DDR-Mannschaft wurden für EB Peter Pfeil, für V1 Heinz Fritsch und für V2 Martin Hähn bestimmt. Damit waren alle Länder genau festgelegt, und es gab keine Variationsmöglichkeiten mehr.

Nach den RC-V-Vorläufen schaffte den Sprung unter die ersten vier und damit direkt ins Finale beider Klassen Martin Hähn und Heinz Fritsch. Dietmar Bartsch erreichte mit einer ausgeglichenen Vorlaufleistung das Semifinale ebenfalls in beiden Klassen.

Nach den Vorläufen zeichnete sich ab, daß die ungarische Mannschaft sehr stark war. Auch Bulgarien hatte noch die „richtigen Vertreter" in aussichtsreicher Position. Dagegen hatte wohl die ČSSR-Mannschaft nicht ganz die richtige Wahl der „Wertungsfahrer" getroffen, denn Čibulka und Rehak waren in ihren nicht in die Wertung kommenden Klassen besser. Dann mußten die EB-Fahrer ihr Können zeigen. Der Favorit Vostarek und auch Wisotschkas machten schon im ersten Durchgang Fehler und fuhren dann nicht mehr so locker. So erging es auch unserem Peter Pfeil, der mit starkem Wettkampffieber zu kämpfen hatte. Ein ganz junger Mann, Nikolai Nikischew aus der UdSSR, sicherte sich mit schnellen ausgeglichenen Durchgängen den Sieg.

Die DDR-Mannschaft erhielt 169 Punkte für die Mannschaftswertung durch den 4. Platz von Peter Pfeil. In der Einzelwertung belegte er den Platz acht. Dietmar Bartsch kam mit einer mittleren Leistung auf Platz neun, und Heinz Fritsch schied infolge von Batterieproblemen aus.

Am entscheidenden Wettkampftag (5. Juni) machte die DDR-Mannschaft einen Stadtbummel, wobei eifrig über taktische Züge für die am Nachmittag bevorstehenden Semifinal- und Finalläufe in den Verbrennerklassen gesprochen wurde. Um 14.00 Uhr ging es dann bei strahlendem Sonnenschein im wahrsten Sinne des Wortes „heiß her". Alle Kameraden der Mannschaft sorgten sich in den beiden Semifinalläufen um Dietmar Bartsch. Heinz Hering war der Chef im Fahrerlager und brachte mit seiner Ausgeglichenheit immer wieder Ruhe in die Mannschaft. Mit einem 4. Platz in der V1 und einem 3. Platz in der V2 verpaßte Dietmar Bartsch knapp das Finale.

Nun waren die Endlaufteilnehmer komplett. In der V1 standen Hähn und Fritsch auf den ersten beiden Startplätzen, und so ging dann auch gleich die Post ab, gefolgt vom ČSSR-Fahrer Čibulka. Am Ende lag Fritsch vor Hähn und Čibulka, und die Freude über die 400 Mannschaftspunkte war groß. Dann kam nach kurzer Verschnaufpause die V2. Unser Martin Hähn kam vom Start als erster weg und wurde bis zum ersten Nachtanken durch den Ungarn Mochai stark bedrängt, ließ sich aber nicht aus der Ruhe bringen. Dann machte er aber mächtig „Gas" und gewann sehr sicher mit drei Runden Vorsprung vor dem Ungarn und Heinz Fritsch. Damit war der DDR-Erfolg komplett.

Mit einer insgesamt hervorragenden Mannschafts- und Einzelleistung ein wohlverdienter Erfolg der DDR-Mannschaft. Wie knapp trotzdem das Mannschaftsergebnis war, konnten wir dann nach Bekanntgabe der Punkte erkennen, denn Bulgarien war dicht an unseren Hinterrädern.

Nach einer schönen sonntäglichen Stadtrundfahrt, verbunden mit einer Kranzniederlegung am Denkmal für die 26 ermordeten Bakuer Kommissare, endete unser so erfolgreicher Wettkampf in Baku.

m. h.

Ergebnisse

Mannschaftswertung

1. DDR	969 P.
2. VRB	827 P.
3. ČSSR	596 P.
4. UVR	525 P.
5. UdSSR-1	423 P.
6. UdSSR-2	391 P.
7. VRP	264 P.

Klasse RC-V1 (20 Teilnehmer):

1. Heinz Fritsch	DDR	87
2. Martin Hähn	DDR	85
3. Jiři Čibulka	ČSSR	79
4. Walentin Dinkov	VRB	71
5. Ernö Jenschi	UVR	54
6. Istvan Mochai	UVR	35
8. Dietmar Bartsch	DDR	
11. Heinz Hering	DDR	
12. Arne Ehrig	DDR	
16. Otto Hergeth	DDR	

RC-V2 (20):

1. Martin Hähn	DDR	92
2. Istvan Mochai	UVR	89
3. Heinz Fritsch	DDR	88
4. Ernö Senaschi	UVR	85
5. G. Wisotschkas	UdSSR	67
6. Miroslav Vostarek	ČSSR	1
7. Dietmar Bartsch	DDR	
12. Heinz Hering	DDR	
14. Arne Ehrig	DDR	
16. Otto Hergeth	DDR	

Klasse RC-EB (14):

1. Nikolai Nikischew	UdSSR	163,97 P.
2. Miroslav Vostarek	ČSSR	163,76 P.
3. Petrov Demjan	VRB	163,74 P.
8. Peter Pfeil	DDR	161,38 P.
9. Dietmar Bartsch	DDR	160,39 P.

RC-Flieger in Steutz

Zum sechsten Male trafen sich traditionell zu Pfingsten die Modellsegelflieger zum Wettkampf um den Pokal des Rates der Stadt Zerbst auf der Elbaue bei Steutz. Hier werden die Modellflieger, die meist in eigenen Zelten um das Ferienobjekt Steutz übernachten, von Kuckuck, Pirol, Drossel, Fasan, Waldkautz, Zilpzalp und Nachtigall in den Schlaf gesungen und früh wieder geweckt. Tagsüber fliegen dann über den weiten Wiesen der Elbaue die Bussarde, Milane und Störche mit den F3B-Modellen, und mancher Modellflieger verdankt dort seinen Erfolg der gründlichen Beobachtung der gefiederten Segler. Andererseits üben die Balsasegler auch auf die Vögel eine gewisse Anziehungskraft aus. Vor Jahren ließ es sich ein Storch nicht nehmen, unter den begeisterten Blicken der Wettkämpfer die Aufgabe B mitzufliegen und ordentlich mit den Modellen bei den Linien A und B zu wenden.

In diesem Jahr stellten sich bei glühender Hitz 41 Senioren und 26 Junioren den Kampfrichtern. Thermische Aufwinde waren wegen der hohen Lufttemperaturen nicht allzu häufig. Nur wenige Startergruppen fanden Bedingungen fur maximale Flüge. So wurden die herausragenden Ergebnisse dieses Wettkampfes die Geschwindigkeitsflüge. Wolfgang Streit schaffte bei den Senioren 10 s und Olaf Kempe bei den Junioren 12 s — beides DDR-Bestleistungen.

Nach dem zweiten Wettkampftag lag dann bei den Junioren der Vorjahressieger wieder auf Platz 1, während der Vorjahressieger bei den Senioren durch eine verpatzte Landung auf den zweiten Platz abrutschte. Wie in jedem Jahr konnten nach dem Schaufliegen Gewinner und Plazierte aus der Hand des Bürgermeisters die Pokale, Urkunden und Blumen in Empfang nehmen.

Kristian Töpfer

Einige Ergebnisse:

Senioren

1. D. Schönlebe	R	5618
2. W. Streit	R	5593
3. R. Beckert	R	5355

Junioren

1. B. Richard	N	5221
2. O. Kempe	R	4386
3. C. Thiele	R	4216

Erfolgreicher Seglerstart in der ČSSR

Eigentlich war in diesem Jahr die Weltmeisterschaft in den Klassen D und F5 geplant worden. Sie aber fällt leider aus, da Frankreich sich nicht in der Lage sah, die ursprüngliche Zusage einzuhalten. Ein neuer Bewerber fand sich auch nicht.
Nun hat unsere Bruderorganisation in der ČSSR einen Freundschaftswettkampf in den Klassen D und F5 vom 22. bis 26. Mai 1982 in Kolin ausgeschrieben und durchgeführt.
Die Auswahlmannschaft der DDR nahm mit den Kameraden „Sissi" Wagner, Heinz Nerger und Oskar Heyer in den Klassen F5-M und F5-10 an diesem Wettkampf teil. Alle Spitzensegler der sozialistischen Länder waren vertreten, und so kam es zu sehr interessanten und harten, aber im wesentlichen doch fairen Regatten.
Die Bedingungen waren ausgezeichnet. Ein kleiner See in der Nähe von Kolin ohne Behinderungen und sehr schönes Segelwetter mit idealem Wind waren die Voraussetzung für gute Ergebnisse. Neu für einen Wettkampf auf dieser Ebene war, daß bei den einzelnen Starts 11, 12 und sogar 14 Modelle gleichzeitig auf die Reise geschickt wurden. Das wurde möglich, da schon viele Sportler mit schmalbandigen FM-Fernsteueranlagen ausgerüstet waren.
Allerdings gab es auf dem Kurs doch einige Probleme, Situationen und auch Proteste, die nicht immer zufriedenstellend gelöst wurden. Für ein so starkes Feld war die Startstelle mit zwei bis maximal drei Schiedsrichtern zu schwach besetzt. Sie waren nicht immer in der Lage, alle Situationen zu übersehen. Außerdem muß bei so großen Regattafeldern energisch durchgegriffen werden, und Modelle, die z. B. beim Bojenrunden nicht genügend Raum geben, müssen auch ohne Proteste der betroffenen Sportler vom Startstellenleiter aus dem Wasser genommen werden. Nur mit guter Disziplin und Ordnung ist ein einwandfreies Regattasegeln, ein fairer Wettkampf möglich.
Unsere Mannschaft hat sich in den großen Feldern, 19 Teilnehmer in Klasse F5-M und 18 Teilnehmer in Klasse F5-10, recht achtbar geschlagen. Besonders hervorzuheben ist die Leistung von Oskar Heyer, der seinen ersten internationalen Einsatz in der Auswahlmannschaft mit einem 2. Platz in „M" und einem 3. Platz in „10" erfolgreich beenden konnte. Aber auch der 5. Platz in „M" von Siegfried Wagner ist anzuerkennen.
In der 10er Klasse erkämpften Heinz Nerger einen 4. und „Sissi" Wagner, der in den ersten Starts Probleme mit seinem Modell hatte, noch einen 6. Platz. Damit ließen unsere Sportler so erfolgreiche Modellsegler wie Bondarenko und Golowin aus der Sowjetunion, Fejes und Biri aus Ungarn und Novotny und Dušek aus der ČSSR hinter sich.
In der Klasse F5-X starteten alle 14 Teilnehmer gleichzeitig. Die DDR war bei dieser Regatta nur Zuschauer. In dieser „neuen" Klasse mit 7500-cm^2-Segelfläche waren neben einigen Neubauten auch „alte" 10er-Rümpfe am Start. Aus dieser letztgenannten Tatsache kann man erkennen, daß diese „Erfinderklasse" erst wieder an Bedeutung gewinnt, wenn wirklich etwas Neues gebaut und eingesetzt wird, z. B. der Katamaran in der F5. Ansonsten sollte man schon aus Transportgründen bei zwei Klassen bleiben und hier, auch wegen der größeren Starterfelder, eine größere Zahl von Starts auf einem größeren Kurs durchführen.

Waldemar Wiegmann

Ergebnisse

F5-M (19 Starter)

Platz	Name	Land	Punkte
1.	Suwalski	PL	4,75
2.	Heyer	DDR	5,5
3.	Bondarenko	SU	6,5
4.	Przybysz	PL	12
5.	Wagner	DDR	19
9.	Nerger	DDR	28

F5-10 (18):

Platz	Name	Land	Punkte
1.	Suwalski	PL	8,25
2.	Przybysz	PL	10,5
3.	Heyer	DDR	13,75
4.	Nerger	DDR	17
5.	Kadlec	CS	18,75
6.	Wagner	DDR	24
7.	Golowin	SU	26

Neue Rekorde im Flugmodellsport

Am 16. Mai 1982 stellte Dieter Oepke mit einem funkferngesteuerten Motorflugmodell am GST-Flugplatz Pinnow einen neuen Höhenrekord (1725 m) auf. Diese Leistung wurde als neuer DDR-Rekord in der Kategorie 22 anerkannt.
Ebenfalls neuen DDR-Rekord flog der Raketenmodellsportler Gottfried Tittmann in der Kategorie 23 (Raketenmodelle). In der Klasse S6B (Dauerflug-Flatterband) erreichte er am 20. Juni 1982 auf dem Modellsportgelände Kreuzbruch eine Flugzeit von 124 Sekunden.

Bauplan-Angebot

Folgende Baupläne sind zur Zeit lieferbar:
Sowjetischer Zerstörer „Sosnatelny" (um 1960), Maßstab 1:100 (9 Blatt) 20,— Mark
„Fleute Derfflinger" (1675), Maßstab 1:60 (3 Blatt) 15,— Mark
Fregatte Berlin (1674), Maßstab 1:48 (3 Blatt) 15,— Mark
Russisches Küstenpanzerschiff „Admiral Uschakow" (1893), Maßstab 1:100 (3 Blatt) 10,— Mark
Darüber hinaus sind folgende Baupläne lieferbar, auf die in den Ausgaben 2 und 5'82 bereits hingewiesen wurde: Motorausbildungsboot MAB-14 der GST, sowjetischer Massengutfrachter „Seelöwe", sowjetisches Flußkanonenboot, sowjetischer Eisbrecher „Krassin", „Hansekogge", „Santa Maria", Eiderschnigge, sowjetisches Wachboot „MO4" sowie die Flugmodellbaupläne „Steppke" (Anfängermodell der Klasse F3B) und „Pionyr" (Segelflugzeug LF 109 Klasse F4C-V).

Die Bestellungen bitte nur auf Postkarte vornehmen. Namen und Anschrift bitte gut lesbar und deutlich schreiben, um Fehlsendungen zu vermeiden. Bestelladresse: Zentralvorstand der GST, Abt. Modellsport (Bauplanversand), 1272 Neuenhagen, Langenbeckstr. 36.

Terminkalender Modellsport

Flugmodellsport

DDR-offener Wettkampf um den Bärenpokal im Freiflug (Klasse F1A, F1B und F1C) für Junioren und Senioren am 05. September 1982 (Eröffnung 9.00 Uhr) auf dem Flugplatz Friedersdorf. Meldeschluß bereits verstrichen, telef. Nachfragen im BV Berlin möglich.

DDR-offener Wettkampf um den Pokal der Spreewaldkraftwerke im Freiflug (Klasse F1A, F1B und F1C) für Junioren und Senioren am 19. September 1982 (Anreise bis 8.00 Uhr). Achtung: Neuer Austragungsort ist der Agrarflugplatz auf der Kippe südlich Redlitz/Groß-Klessow, erreichbar über die Autobahn-Anschlußstelle Lübbenau am Kilometer 2 der Autobahn Spreewalddreieck-Forst! Meldung bis 04. 09. 1982 an Günther Lüwa, 7542 Göritz, Berliner Straße 4.

Automodellsport

Pokalwettkampf um den Pokal der Stadt Hagenow für Junioren und Senioren in den Klassen RC-V1, RC-V2 und RC-V3 vom 25. bis 26. September in Hagenow, Bezirk Schwerin. Anreise am 24. 9. bis 22.00 Uhr nach Probst-Jesar, Eröffnung am 25. 09. 8.00 Uhr, Wettkampfanlage Hagenow, Teichstraße. Meldung bis 01. 09. 1982 an Werner Möller, 2820 Hagenow, Bekower Weg, PF 4662.

3. DDR-offener Pokalwettkampf im RC-Automodellsport am 4. und 5. 9. 1982, Meldeschluß ist der 23. 8. 1982. Ausgeschriebene Klassen: RC-V1, V2, V3, RC-EBR, Altersklassen: Senioren, Junioren, Teilnehmermeldungen an Gottfried Meyer, 9801 Brunn, Nr. 40. Wettkampfort: Reichenbach, Volksfestplatz, Cunsdorfer Straße.



Junioren-Starterfeld in der Klasse FSR 15

Schon flügge?

Einige Anmerkungen zur DDR-Meisterschaft in den FSR-Klassen

1982, im Jahr der 3. Weltmeisterschaft, gab es nun schon den 4. Titelkampf in den Klassen der Dauerrennen, die nach dem System der Meisterschaftsläufe ausgetragen wurden. Dieser Austragungsmodus hat sich bewährt. Die Erfolge unserer FSR-Fahrer — auch international — können sich sehen lassen. Überraschungen gab es im Kampf um die DDR-Meistertitel kaum. Das zeigt, daß sich eine relativ leistungsstarke Spitzengruppe formiert hat. Dagegen waren die Plazierungskämpfe im Mittelfeld wesentlich interessanter.

Bei den Junioren jedoch sind die Leistungen in allen drei Klassen noch recht differenziert zu betrachten. Eine konstante Leistungsentwicklung gegenüber dem Vorjahr ist nur bei einigen Wettkämpfern zu erkennen. Lediglich dem Kameraden Jörg Oehmig gelang es, sich in allen drei FSR-Klassen zu verbessern. In der FSR15 erkämpfte er sich den Sieg.

Leider ist der Abstand der Leistungen der Junioren zum Seniorenfeld immer noch zu groß. Hier muß durch intensive Arbeit unbedingt etwas getan werden, damit wir diese Kameraden beim Wechsel in die Seniorenklassen nicht verlieren. Der DDR-Meister in der FSR 15-Juniorenklasse vom Vorjahr, Thomas Krahl, erreichte im Jahr seines ersten Seniorenstarts zum Beispiel den Platz 21.

Es ist daher unbedingt notwendig, beim Bau der Modelle und besonders **vor** dem Start noch einmal alles zu durchdenken, um eventuelle Fehlerquellen gleich auszuschalten und nicht erst — wie es noch häufig geschieht — während des Rennens. Nicht immer sollte man einen verpatzten Lauf auf das Material schieben!

In den vier Seniorenklassen sind die Leistungen relativ konstant; diese haben sich bis auf wenige Ausnahmen auf ein gleichbleibendes Leistungsniveau eingepegelt. Durch gute Fahrleistungen in allen Läufen gelang es Roland Hesse, in der 3,5er den DDR-Meistertitel zu erringen, dicht gefolgt von Lutz Schramm mit nur 0,13 Punkten Abstand. In der FSR 6,5 konnte Otmar Schleenvoigt überzeugen. Er arbeitete sich von einem 8. Platz im vergangenen Jahr bis zum DDR-Meister vor. In der FSR 15 gelang ihm ein überzeugender 2. Platz.

Vor allem in der FSR 15 ist eine gute Leistungsentwicklung sichtbar. Allgemein sind die Modelle schneller geworden, jedoch hielt die Sicherheit nicht Schritt. Waren die Ausfälle beim ersten Lauf in Wetelrode noch mit dem Laub zu erklären, so gab es in den anderen Läufen häufig thermische Probleme mit den Auspuffanlagen. Auffallend ist ebenfalls der Trend zu größeren Modellen und in der FSR 15 auch zu „echten" 15-cm³-Motoren. Für Modelle mit 10-cm³-Motoren ist das Siegen fast unmöglich geworden. Im Interesse vieler Kameraden jedoch wäre ein Nachdenken über eine nationale „FSR 10" sicher nicht sehr abwegig. Wie auch im Vorjahr hieß der DDR-Meister in der FSR 15 Hans-Joachim Tremp. Ihn zeichnet seine konstante Leistung durch sehr sichere Technik und exakte Fahrweise aus, und das auch in seiner zweiten Klasse, der FSR 35.

Bei den 35er „Dickschiffen" siegte der Weltmeister dieser Klasse, Bernd Gehrhardt, mit 300 Punkten, dicht gefolgt von Hans-Joachim Tremp mit 1,33 Punkten Abstand. Diese Klasse ist von einem fast gleichen Leistungsniveau in der Spitzengruppe gekennzeichnet. Hoch ist die Leistung von Volkmar Bude einzuschätzen, dem der Anschluß an die Spitzengruppe mit 1,49 Punkten Abstand zum Sieger gelang. Auffallend in dieser Klasse ist die kameradschaftliche, aber präzise Fahrweise: Es gab hier sehr selten Ausfälle durch Ka-



Michael Kasimir aus Sangerhausen

rambolagen und Drängeleien.
Nicht übersehbar und oft diskutiert war das Problem der Glühkerzen. Viele Ausfälle lassen sich auf den Mangel an geeigneten Glühkerzen zurückführen. Wann wird diese Lücke endlich geschlossen? Die Kameraden warten nun schon fast drei Jahre (!) auf Abhilfe, und die Reserven sind längst aufgebraucht. Mancher Sportler wird sich fragen, ob die Weiterarbeit noch sinnvoll ist. Glühkerzen gehören nun einmal zu den Motoren.

Auf Grund einiger Vorfälle bei den Wettkämpfen sei nochmals allen Kameraden das Studium der WRO und der Ergänzungen von 1982 empfohlen. Die Wettkampf- und Rechtsordnung gilt für alle Beteiligten, für den Wettkämpfer genauso wie für die Wettkampfleitung und den ausrichtenden Bezirk.

So vermißt man Rundenzähltafeln und geeignete Rundenzähler. Ein Problem, das sicher leicht zu lösen ist. Unumgänglich sind auch geeignete Rückholboote sowie feste und sichere Startstege. Besonders in der FSR 15 und 35 wird es zu einem sehr gefährlichen Unternehmen, die ausgefallene Technik mit einem Schlauchboot zurückholen zu müssen. Es darf nicht erst ein Unfall passieren, um die Verantwortlichen wachzurütteln! In diesem Wettkampfjahr geschah es, daß Polyesterruderboote leckgeschlagen wurden. Man muß sich einmal die auftretenden Kräfte verdeutlichen! Ähnliches gilt auch für die Startstege. Sind diese nicht vorhanden, ist nicht nur das Starten der Boote erschwert, auch eventuell strandende Modelle durch ausgefallene Funkanlagen sind lebensgefährlich, wenn diese ungebremst zwischen die Wettkämpfer bzw. Rundenzähler gelangen können.

Hoffen wir alle, daß durch gemeinsame Arbeit diese Fehler und Mängel an Technik und Wettkampfstätten beseitigt werden können, um eine erfolgreiche und unfallfreie FSR-Saison 1983 erleben zu können.

Ditmar Roloff
Hugo Woldt



Der 16jährige Maik Gagern aus Schwerin mit seinem Trainer Holger Sombert



Thomas Hegner (links) aus Dresden mit seinem 35er Boot

Endergebnisse

FSR-3,5 Junioren

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Wenisch, Cosima	(S)	299,40
2.	Oehmig, Jörg	(S)	259,12
3.	Kasper, André	(N)	254,49
4.	Engelmann, Ingo	(S)	179,18
5.	Winkler, Jörg	(S)	156,73
6.	Schenke, Andreas	(N)	101,83
7.	Kannhäuser, Robby	(K)	98,36
8.	Wilczynski, Peter	(S)	79,71
9.	Lang, Thomas	(K)	34,86
—	Hilbig, Sven	(N)	nicht angetreten

FSR-6,5 Junioren

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Kannhäuser, Robby	(K)	300,00
2.	Lang, Thomas	(K)	219,74
3.	Oehmig, Jörg	(S)	210,45
4.	Woldt, Henrik	(K)	173,42
5.	Heilmann, Jens	(Z)	172,51
—	Hilbig, Sven	(N)	nicht angetreten

FSR-15 Junioren

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Oehmig, Jörg	(S)	288,35
2.	Marschall, Jörg	(S)	272,65
3.	Wenisch, Cosima	(S)	262,46
4.	Seidel, Jens	(H)	243,30
5.	Woldt, Henrik	(K)	242,79
6.	Gagern, Maik	(B)	113,07
7.	Krätschmar, Sören	(R)	106,57
8.	Wilczynski, Peter	(S)	27,92

FSR-3,5 Senioren

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Hesse, Roland	(K)	270,53
2.	Schramm, Lutz	(L)	270,40
3.	Dr. Papsdorf, Peter	(S)	240,10
4.	Reiter, Andreas	(S)	236,88
5.	Zimmer, Klaus	(K)	212,83
6.	Hegner, Thomas	(R)	207,46
7.	Junge, Udo	(T)	204,79
8.	Möller, Roland	(S)	190,87
9.	Zeug, Winfried	(Z)	186,78
10.	Roloff, Ditmar	(A)	184,52

FSR-6,5 Senioren

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Schleenvoigt, Otmar	(K)	287,35
2.	Woldt, Hugo	(K)	236,34
3.	Hilbig, Hartmut	(N)	234,62
4.	Zimmer, Klaus	(K)	210,26
5.	Schramm, Lutz	(L)	196,31
6.	Krätschmar, Steffen	(R)	194,85
7.	Roloff, Ditmar	(A)	188,08
8.	Levermann, Dirk	(B)	160,78
9.	Güttler, Ingolf	(Z)	158,25
10.	Dr. Papsdorf, Peter	(S)	146,11
11.	Elstner, Christian	(N)	142,82
—	Junge, Udo	(T)	nicht angetreten

FSR-15 Senioren

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Tremp, H. Joachim	(A)	295,17
2.	Schleenvoigt, Otmar	(K)	285,30
3.	Hesse, Roland	(K)	282,96
4.	Brandau, Heinz	(L)	252,24
5.	Wildt, Werner	(I)	240,38
6.	Thiede, Frank	(A)	235,46
7.	Apel, Steffen	(S)	235,22
8.	Wenisch, Erich	(S)	234,96
9.	Junge, Udo	(T)	231,63
10.	Wommer, Diethard	(S)	230,67
11.	Woldt, Hugo	(K)	230,54
12.	Reiter, Andreas	(S)	227,55
13.	Bude, Volkmar	(K)	212,70
14.	Zimmer, Klaus	(K)	198,17
15.	Martens, Peter	(A)	193,83
16.	Schoop, Manfred	(D)	193,41
17.	Hecht, Siegfried	(D)	193,22
18.	Elstner, Christian	(N)	190,14
19.	Kasimir, Michael	(K)	179,61
20.	Kieslich, Günter	(D)	175,75
21.	Krahl, Thomas	(Z)	173,34
22.	Hunger, Gerhard	(S)	79,33
—	Krätschmar, Steffen	(R)	—
—	Dammköhler, Horst	(E)	—
—	Hilbig, Hartmut	(N)	—

FSR-35 Senioren

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Gehrhardt, Bernd	(R)	300,00
2.	Tremp, H.-Joachim	(A)	288,67
3.	Bude, Volkmar	(K)	288,51
4.	Rehnisch, Ralf	(R)	239,36
5.	Kasimir, Michael	(K)	234,96
6.	Hegner, Thomas	(R)	201,83
7.	Martens, Peter	(A)	53,94
—	Dammköhler, Horst	(E)	—

Anmerkung:
Die FSR-Starter Dr. P. Papsdorf, L. Schramm, D. Roloff, K. Zimmer, O. Schleenvoigt und H. Woldt konnten den dritten Lauf wegen internationalen Einsatzes nicht bestreiten.



Der Cunersdorfer Heinz Fritsch holte sich nun zum vierten Mal hintereinander den DDR-Meistertitel in der V1; diesmal auch Sieger in der V2



Die Startampel zeigt grün. Motoren heulen auf. Räder drehen durch, radieren, fassen den Asphalt der Fahrbahn, und die Wagen rasen los, lassen die Helfer in einer Wolke von Bezingasen zurück. Bereits in den ersten Kurven beginnt die wilde Jagd um die vorderen Plätze... In Görlitz — Austragungsort der 8. DDR-Meisterschaften im Automodellsport vom 1. bis 4. Juli 1982 in den funkgesteuerten Rennklassen, sahen Aktive, Helfer und Zuschauer



Der Leipziger Martin Hähn bestimmt seit zwei Jahren wesentlich das Wettkampfgeschehen bei den funkferngesteuerten Mini-Boliden

Packende Zweikämpfe

Um es gleich vorwegzunehmen: Das Rennen in der Mini-Formel-I-Klasse, im Automodellsport kurz V1 genannt, war eines der dramatischsten Finale, das man bisher während eines DDR-Meisterschaftswettkampfes — ja, man könnte sogar sagen, bei einem Wettkampf überhaupt — beobachten konnte.

Der Titelverteidiger Heinz Fritsch vom Modellsportzentrum Zwönitz verursachte einen Fehlstart; so mußte er die erste Runde wiederholen. Das war die Chance für Martin Hähn, seinem ärgsten Rivalen vom GST-Trainingszentrum Leipzig.

Mit Martin Hähn waren ebenfalls seine Leipziger Sektionskameraden Heinz Hering und Neuling Jürgen Zänker in das Finale gekommen, weiterhin starteten im Endlauf noch Gerd Reifgerste aus Karl-Marx-Stadt und Winfried Neumann von der GST-Sektion Freital. Nur ganze 19 Sekunden trennten den Fahrer des 12. Platzes im Vorlauf vom Drittplazierten — darunter zwei weitere Fahrer vom TZ Leipzig sowie die Kameraden aus Ilmenau. Das mag die enorme Leistungsdichte, aber auch das großartige Niveau der 8. Titelwettkämpfe verdeutlichen.

Noch in der 5. Minute führte Hähn (11 Runden) vor Zänker (10) und Reifgerste (10), in der 6. Minute aber hatte Fritsch sich schon auf Platz 2 vorarbeiten können. Ein Blick auf die elektronische Anzeige in der 12. Minute sah Hähn (26) deutlich vorn, noch immer gefolgt von Fritsch (25) und Zänker (24), schon abgeschlagen Hering (22) vor Reifgerste (21) und Neumann (19).

90 Sekunden später raste Fritschs V1-Renner an dem Leipziger vorbei. Nervenraubende Sekunden begannen. Mehrere Überholmanöver Hähns scheiterten.

5 Minuten waren es noch bis zum Abwinken. Plötzlich zog der Messestädter am Titelverteidiger vorbei. Beide hatten bisher 35 Runden gefahren.

In der 17. Minute geschah es: Fritsch machte mehrere Fahrfehler, sein Gesicht war sichtlich von Nervosität und Anstrengung gekennzeichnet (hier muß eingefügt werden, daß der V2-Finallauf noch vor diesem Endlauf stattgefunden hatte). Der Abstand zum Vordermann betrug nunmehr 10 Sekunden.

So blieb es bis zu den letzten 30 Sekunden. Etwa in der Mitte des Rennkurses steuerte Fritsch geschickt seinen Boliden in der Innenbahn vorbei und verdrängte Martin Hähn auf Platz 2. Auf der Ziellinie trennten beide nur 4,9 Sekunden.



Der „Senior" der DDR-Meisterschaft Hans-Peter Schneider aus Dresden (links) ist seit der Ersten dabei



Damit nahm der 23jährige Heinz Fritsch zum fünften Mal hintereinander in der Klasse RC-V1 (einschließlich eines Juniorentitels) die Goldmedaille einer DDR-Meisterschaft entgegen. Zuvor hatte sich der für das Modellsportzentrum Zwönitz startende Cunersdorfer schon die Goldmedaille in der V2-Klasse geholt. Eine überzeugende Leistung, denn vom Start weg gab er die Führung bis zum Ziel nicht mehr ab. Es gelang ihm sogar, gegenüber dem Zweitplazierten, Christoph Baumann aus Karl-Marx-Stadt, vier Runden herauszufahren. Dieser Titelgewinn war aber auch ein Sieg für die Helfer in der Fahrerbox, denn diese schafften am schnellsten das Nachtanken des Modells — oft in erstaunlichen 2 bis 3 Sekunden.

Die V2 ist ebenfalls gekennzeichnet durch eine enorme Leistungsdichte. Im Vorlauf trennten die Fahrer der Plätze 6 bis 11 nur 23,4 Sekunden; dem Leipziger Heinz Hering fehlten ganze 10 Meter für einen Finalplatz. Die Spitzenfahrer kamen aus den GST-Sektionen Freital (Neumann, die Geschwister Gerhard und Hannes Schmieder), aus Ilmenau (Bartsch, Herget und Seupt) und aus Leipzig (Hähn, Hering, Zänker, Lippnitz und Rabe).



Olaf Sperrhacke (TZ Leipzig) gehört zum erfolgversprechenden Nachwuchs; Sieger in der Verbrennerklasse V1



Peter Pfeil aus Plauen zählt dagegen schon zu den „alten Hasen"; Doppelsieger in der EA und EB



Steffen Görner aus Leipzig kam nach erfolgreichen Starts bei den DDR-Schülermeisterschaften zu den Junioren



Die erfolgreichen EB-Fahrer des Plauener Rennstalls



„Solch ein Gewimmel möcht' ich seh'n..." — ein typisches Bild in den Fahrerboxen beim Nachtanken während des Rennens

Die 8. DDR-Meisterschaft in Görlitz — Titelwettkämpfe mit euphorischer Stimmung? Mitnichten! Schauen wir uns die Ergebnistabelle der Juniorenklassen V1 und V2 an. Vier Teilnehmer! Vier Teilnehmer zwar mit ansprechenden Leistungen, doch wohl in der Anzahl nicht repräsentativ für unsere Nachwuchsarbeit. Oder doch? — Ein gutes Beispiel sei angezeigt, für die Nachahmung empfohlen. Olaf Sperrhacke, während der Meisterschaftstage gerade 18 Jahre geworden, ist seit einem Jahr im BTZ Leipzig organisiert, an der Seite erfahrener Automodellsportler... So lernte er seine Technik beherrschen und zeigte im Fahrstil Mut zum Risiko. Lassen wir einmal die uns allen bekannten Materialprobleme beiseite, so bleibt doch eine Erfahrung, die wohl überall zu verwirklichen sein müßte: Ein jeder Senior oder möglicherweise nur jede Sektion bringt einen Jugendlichen zur Meisterschaft mit. So bräuchte uns für die (Nachwuchs-) Zukunft nicht bange zu sein!

Bruno Wohltmann

Einen weiteren Bericht über die V3- und Elektroklassen veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe.

Ergebnisse auf Seite 33 dieser Ausgabe.

Die „Kleinen" hatten es diesmal schwer

Herzberg war am ersten Ferienwochenende wieder liebevoller Gastgeber für die jungen Flugmodellsportler aus allen Bezirken. 99 Teilnehmer sind Teilnahmerekord, aber nicht alle Bezirksdelegationen waren vollzählig: nur zwei Sportler kamen aus Suhl, aus Frankfurt (Oder) nur ein F1A-S Starter, und auch der Bezirk Schwerin brachte keine F1C-S Flieger mit. Aus dem Bezirk Gera dagegen ging nur eine Schülerin in der Klasse F1C-S an den Start. Gibt es wirklich in diesen Bezirken nicht ausreichend Schüler in den genannten Klassen, oder wird das Ganze nicht richtig ernst genommen?

Die Modellabnahme

Erfreulich war die große Anzahl sehr sauber gebauter Modelle. Leider gab es wie bei allen vorangegangenen Meisterschaften Probleme mit der Bauplantreue und mit Änderungen. Erstmals erfolgte mit Klappschablonen eine Kontrolle der Tragflügelprofile. Bei allen „Pionier"-Modellen aus Karl-Marx-Stadt und drei „Sputniks" aus Neubrandenburg waren die Tragflügelprofile wesentlich dünner! Zufall?

Auch zusätzliche Holme, Halbrippen und Flügelwurzelbeplankungen beim „Junior" bringen kaum Vorteile, jedoch viele Diskussionen. Deshalb sei hier noch einmal auf die Verantwortung der Übungsleiter hingewiesen. Viele Übungsleiter haben längst erkannt, daß nur mit sauberem, bauplangerechtem Bauen und Training Erfolge zu erreichen sind und nicht mit Tricks und kleinen Änderungen. Wann setzt sich diese Erkenntnis endlich bei allen durch?



Die Sieger in der Klasse F1C-S: Detlef Dölitzsch, Stefan Zöllner und Christina Fischer (v. l. n. r.)



Kai Pries aus Rostock (3. Platz F1A-S) mit seinen Helfern

Der Wettkampf

Es waren schwierige Bedingungen: Der Wind wehte quer zu den durch zusätzlichen Getreideanbau schmal gewordenen Senderwiesen, knapp 100 m hinter der Startlinie ein triefend nasses Haferfeld, dann ein etwa 4 m breiter Kanal, anschließend eine Reihe hoher Bäume und dann wieder Getreide. Der Wind blies im 4. Durchgang mit 6 bis 10 m/s, es gab Spitzen bis zu 15 m/s, so daß die Modelle die Bäume etwa nach 90 s erreichten. Trotz Tragflügelbrüchen und Modellverlusten wurde bis zum Schluß gekämpft.

Klasse F1H-S

Schwer hatten es die „Kleinen" mit ihren „Pionier"- oder „Freundschaft"-Modellen, eine Wertung von 120 s zu erreichen. Die Thermik war schlecht auszumachen. Oft führten auch Verwirbelungen an der Baumreihe zum vorzeitigen Ende des Fluges. In den ersten beiden Durchgängen flogen je 12 Schüler ein Maximum, im dritten nur 5 und in den beiden letzten Durchgängen nur jeweils 4 von 47 Startern! Mit 120 s im letzten Flug holte sich mit Christine Kollosche erstmals ein Mädchen in der Klasse F1H-S den Meistertitel. Für den zweiten Platz genügten Martin Hensel 105 s.

Klasse F1A-S

Trotz des ungünstigen Wetters ergaben 40 Prozent aller Flüge 120 s. Nach 16 Vollen im 1. Durchgang hatten nach dem 2. Durchgang nur noch fünf Sportler und nach dem 3. nur die beiden Rostocker Pries und Dittrich alles Maximum. Als Kai Pries auch im 4. Durchgang wieder Maximum flog, erwarteten viele den ersten Rostocker Schülermeistertitel. Sehr sauber gebaute Modelle und ein sicheres Beherrschen des Hochstarts sprachen dafür. Das komplizierte Wetter machte aber einen Strich durch die Rechnung. Mit einem Flug von 81 s verfehlte er den Meistertitel um nur 9 s. Doch nach seinem 24. Platz in der Klasse F1H-S (1981) ist der dritte Platz für Kai ein großer Erfolg. Die ersten beiden Plätze erreichten Thomas Wächter und Torsten Meiner, die nach 89 s bzw. 86 s im ersten Durchgang schon aussichtslos zurücklagen.

Klasse F1C-S

Zusätzlich zum komplizierten Wetter und Gelände bereiteten den F1C-S-Sportlern die Moto-

ren objektive Schwierigkeiten. Schlechtes Anspringen und niedrige Leistung führten dazu, daß es nur fünf Flüge von 120 s gab. Vorjahresmeisterin Christina Fischer mußte alle Gedanken an eine erfolgreiche Titelverteidigung schon nach dem 1. Durchgang aufgeben, als der Motor einfach nicht anspringen wollte. Sie kämpfte aber weiter und wurde mit nur vier Wertungsflügen noch Dritte! Mit großem Abstand wurde der sehr sicher fliegende Detlef Dölitzsch aus Leipzig neuer Meister. Vor dem Zweiten, Stefan Zöllner, hatte er 119 s Vorsprung!

Ausklang

Im Kreiskulturhaus Herzberg fand die Abschlußveranstaltung mit einem Kulturprogramm statt. Die neuen Meister und die Plazierten ehrte der Schirmherr der Meisterschaften, Genosse Dutschmann, 1. Sekretär der Kreisleitung der SED Herzberg. Als beste Mannschaft nahm wie in den letzten Jahren wieder Erfurt den Wanderpokal in Empfang. Auf den zweiten Platz kamen überraschend die sehr starken Leipziger vor Magdeburg. Dank allen Organisatoren in Herzberg, allen Schiedsrichtern und Helfern! Zu der 9. DDR-Meisterschaft 1983 treffen wir uns wieder in Herzberg.

Dr. Albrecht Oschatz

Ergebnisse auf Seite 33



Jens Friedrich aus Leipzig wurde nach zu zeitigem Bremsen nur Vierter in der Klasse F1H-S

Einmal im Jahr . . . Ein Bericht vom 3. Altmarkpokal

„... und dann der Sport — der reene Mord — ick kann det Tempo nich vertragen ..." sang vor etwa 60 Jahren der bekannte Humorist Otto Reutter in einem seiner deftigen und urwüchsigen Couplets. Ich mußte daran denken, als ich an einem Wochenende Mitte Juni im Garten seines ehemaligen Wohnhauses (heute Bezirksjugendschule) am Stadtrand von Gardelegen mit zwölf F4C-V-Fliegern, Teilnehmer am 3. Altmarkpokal, ihren Helfern und Schiedsrichtern zusammensaß. Es ging hier jedoch sehr gemütlich zu — beim Wildschweinbraten vom Spieß und einem sehr nützlichen Erfahrungsaustausch. Auch die drei Durchgänge an den zwei Wettkampftagen ließen dank der guten organisatorischen Vorbereitung keine Hektik aufkommen. Und so würde besagter Humorist, der eigentlich Otto Pfützenreuter hieß und dafür bekannt war, so manches aktuelle Ereignis des Tages noch am selben Abend beim Auftritt in den Kabaretts in einer Couplet-Strophe wiederzugeben — hätte er diesen DDR-offenen Wettkampf mit funkferngesteuerten Semiscale-Modellen und das anschließende Schaufliegen miterleben können —, vielleicht noch eine weitere Strophe gedichtet haben, eine von jenen, die da immer endet: „Ick wunder mir über janischt mehr!"

Es war wieder einmal beeindruckend, die zwölf vorbildähnlichen Flugzeugmodelle bei der Baubewertung paradieren zu sehen, und so mancher Teilnehmer hatte schon fast ein Scale-Modell vorzuweisen, einschließlich maßstabgetreuer Instrumententafel im Cockpit und den Nieten am Rumpf und auf der Tragfläche. So lagen nach dieser Bewertung mit nur wenig Punktunterschieden fünf Kameraden an der Spitze: Ulrich Meyer, Suhl, mit seiner Airacobra; Hans Steiner, Sonneberg, mit einer Pilatus Porter; DDR-Meister Burkhard Dotzauer, Halle, mit der L-39 Albatros; Werner Pieske, Potsdam, mit einer nagelneuen Z-50L; Alfred Haas, Staßfurt, mit dem Modell einer Tiger Moth.



Viel Liebe und Zeit erfordert der Bau eines solch vorbildähnlichen Modells. Werner Pieske gestaltete das Cockpit und die Nieten am Rumpf originalgetreu

Jetzt mußte noch das fliegerische Können entscheiden. Die mit Abstand besten Flüge zeigten Alfred Haas und Burkhard Dotzauer, was sich auch in Form der ersten beiden Plätze niederschlug. Bemerkenswert aber auch die Leistung eines Neulings aus der Gastgeberstadt: Hans-Peter Haase war relativ gut, und er bewies Mut. Voller Dramatik war besonders der zweite Durchgang: Rüdiger Haase, Berlin, mußte wegen Versagens der Anlage einen Totalschaden seiner Jak-9 verbuchen; Wolfgang Walter, Suhl, landete seine Airacobra zu hart, und das Fahrwerk stauchte einen gewaltigen Riß in die Unterseite des Modells. Glück im Unglück hatte Werner Pieske. Er erdete sein neues Modell bereits im ersten Durchgang, konnte den nur kleinen Riß in der linken Tragfläche gleich wieder kleben, im zweiten Durchgang ging ihm bei der Flugwende der Motor aus; so konnte er gerade noch im dritten Durchgang in die Wertung gelangen, und er zeigte hier eine sehr schöne Flugrealität.



Mehr als ärgerlich ist ein Bruch. Viele Stunden Bauaufwand sind dahin

Bemerkenswert während dieser Veranstaltung war die an sich selbstverständliche Kameradschaft und gegenseitige Hilfe. Aber mit welcher Intensität sich die erfahreneren Piloten den schwächeren widmeten, war schon fast einmalig — allen voran unser DDR-Meister Burkhard Dotzauer, der in jedem Durchgang mindestens fünfmal den Starthelfer bei anderen machte, selbst noch unmittelbar vor seinem eigenen Flug. Der Altmarkpokal ist noch jung und steigerungsfähig. Ich habe den Eindruck, daß sich hier langsam ein Teilnehmerstamm herausbildet, der gern nach Gardelegen fährt. Und wie begann Otto Reutter eines seiner mehr als tausend anderen Couplets? „Einmal im Jahr ..."

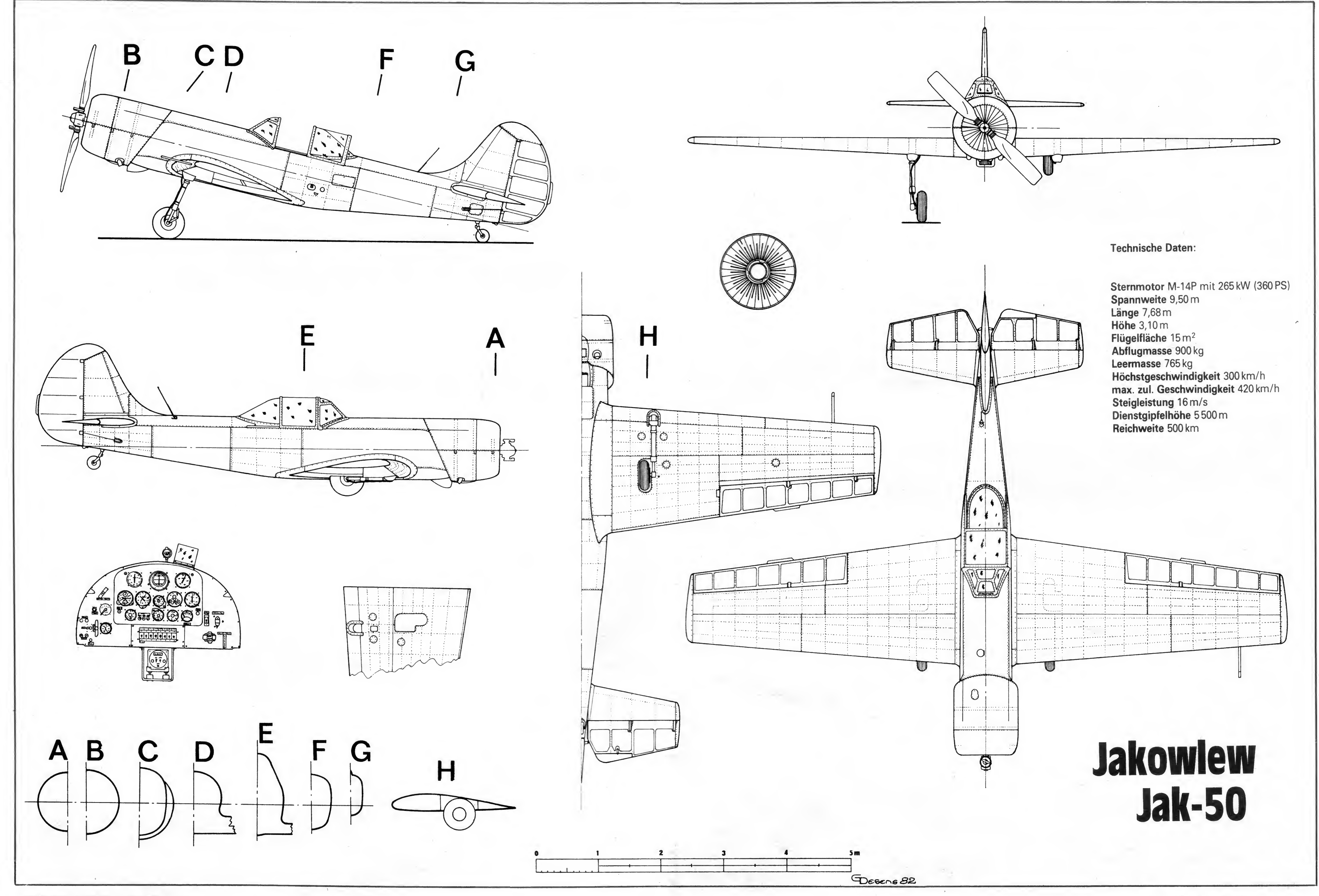
Manfred Geraschewski

Helfer in allen Lagen und Gewinner des 2. Platzes: Burkhard Dotzauer



Pokalsieger Alfred Haas mit der Tiger Moth im Maßstab 1:4,7




B
C D
F
G
E
A
H
A B C D E F G H
Technische Daten:
Sternmotor M-14P mit 265 kW (360 PS)
Spannweite 9,50 m
Länge 7,68 m
Höhe 3,10 m
Flügelfläche 15 m²
Abflugmasse 900 kg
Leermasse 765 kg
Höchstgeschwindigkeit 300 km/h
max. zul. Geschwindigkeit 420 km/h
Steigleistung 16 m/s
Dienstgipfelhöhe 5 500 m
Reichweite 500 km
Jakowlew
Jak-50
0 1 2 3 4 5m
GDesens 82



Jakowlew Jak-50

Äußerlich gleicht das Kunstflugzeug Jakowlew Jak-50 der bewährten und bekannten Jak-18. Aus der Nähe besehen, entpuppt sich diese leistungsfähige Maschine als eine völlig überarbeitete Konstruktion, die die Wissenschaftler und Konstrukteure des Konstruktionsbüros Jakowlew unter Leitung des Sohnes Sergej Jakowlew entwickelten. Das



Entwicklungsziel lautete: bestmögliche Kunstflugeigenschaften bei ausgezeichneter Steuerfähigkeit und hoher Stabilität der Zelle. Basis für das neue Modell sollten alle guten Flugeigenschaften der Jak-18 sein. Den Entwicklern gelang es, diese Zielstellung weit zu überbieten.
Bereits beim Erstflug im Jahre 1972 bestätigte Testpilot Oleg Bulygin die Leistungsfähigkeit der Jak-50. Zu Beginn des Jahres 1976 konnte die Serienproduktion aufgenommen werden. Wenige Monate später sollte die erste internationale Bewährung der neuen Maschine folgen. Sowjetische Piloten unserer Bruderorganisation DOSAAF nahmen mit eben diesen Serienmaschinen erfolgreich an den VIII. Weltmeisterschaften im Kunstflug in Kiew teil. Sie gewannen die Mannschaftswertung und die meisten Einzeltitel. Grund genug für unsere GST-Fliegerklubs, die Jak-50 für den Kunstflug zu übernehmen. Im Jahre 1978 erhielt unsere Auswahlmannschaft im Motorkunstflug die ersten Jak-50 aus der Sowjetunion.
Zu diesem Zeitpunkt hatten die Flugzeugwerke „Progress" in Arsenjew bereits 130 Maschinen der Serie hergestellt und ausgeliefert. Etwa zur gleichen Zeit wie die GST erhielten auch die bulgarischen Motorkunstflieger diese Maschine.
Bereits im Alter von 20 Jahren konstruierte und baute Alexander Jakowlew sein erstes Sport- und Schulflugzeug, die Ja-1. 1935 nahm die Ja-14 (Listenbezeichnung Jakowlews) erfolgreich an einem Flugwettbewerb in Moskau-Tuschino teil und wurde so zum Ausbildungsflugzeug für Jagdflieger im Kunstflug. Die inzwischen legendäre Übungsmaschine ging unter der Bezeichnung UT-1 in die Luftfahrtgeschichte der UdSSR ein. Diese Entwicklung läßt sich über die Jak-11, über die ersten strahlgetriebenen Schulflugzeuge Jakowlews bis zur Jak-18 weiter verfolgen.
Immer wieder entwickeln die Konstrukteure im Konstruktionsbüro Jakowlew aus den Serien von Schulflugzeugen kunstflugtaugliche Varianten. Bei der Konstruktion der Jak-50 dominiert nicht, wie man vermuten könnte, der neuste Stand der Technik im Flugzeugbau, wie auftrieberhöhende Systeme oder symmetrische Tragflügelprofile, sondern Schwerpunkt bildete ein günstiges Masse-Leistungsverhältnis. Immerhin ist die neue Konstruktion 100 kg leichter als ihr unmittelbarer Vorläufer, die Jak-18 PS.
Eine solche Einsparung war durch eine Verkürzung des Rumpfes und den Verzicht auf das Tragflügelmittelstück möglich geworden. Die neue Tragfläche ist einholmig und besitzt lediglich einen Hilfsholm. Sie schließt unmittelbar an die Rumpfunterseite an. Die gesamte Zelle ist in Ganzmetall-Halbschalenbauweise ausgeführt. Höhenruder und Querruder bestehen aus einem stoffbespannten Metallgerüst. Quer- und Seitenruder haben am Boden einstellbare Trimmkanten.
Das Hauptfahrwerk ist teilweise einziehbar. Die Teleskopfahrwerksbeine sind ölluftgefedert. Das Spornrad ist nicht einziehbar.
Die automatisch arbeitende Verstelluftschraube wird von einem 265 kW leistenden Sternmotor angetrieben. Das verkleidet eingebaute Triebwerk hat eine durch Jalousien regelbare Kühlluftzufuhr an der Stirnseite. Der Ölkühler befindet sich unter dem Rumpf hinter der Motorhaube. Der 55-Liter-Kraftstoffbehälter speist ein Kraftstoffzufuhrsystem, das in allen Fluglagen voll arbeitsfähig ist. So erreicht die Jak-50 eine Rekordleistungsbelastung von 34 N/kW. Bereits am 26. Juli 1977 stellte Testpilot Bulygin mit einer Jak-50 einen neuen Weltrekord in der Kategorie C-1B mit 319,567 km/h auf.
Etwa gleichlaufend war die Entwicklung einer zweisitzigen Schulversion Jak-52. Dieses Flugzeug wurde gemäß der traditionellen Devise im KB Jakowlew von der Jugend für die Jugend konstruiert. Komsomolzen leisteten die Entwicklungsarbeit von der ersten Zeichnung bis zum Erstflug in einem Zeitraum von einem Jahr. Heute wird auch die Jak-52 bereits in Serie gebaut. Gemäß der Abstimmung im Rat der gegenseitigen Wirtschaftshilfe erfolgt dieser im Werk IAR Brasow in Rumänien.
Erprobt wurde in Smolensk auch die Jak-55, die in der Grundkonzeption der Jak-50 glich. Bei diesem Prototyp verwendete man eine geblasene Schiebehaube. Das Fahrwerk war starr, und der Propeller erhielt einen Spinner. Dieses Muster ging nicht in den Serienbau. Hans-Joachim Mau



mbh-Test

Jodel Be-Be



Jodel „Be-Be" ist ein Gummimotorflugmodell aus der vom VEB MOBA produzierten Mini-gum-Reihe. Das Modell stellt eine stark stilisierte Nachbildung des französischen Kleinflugzeugs gleicher Bezeichnung dar.

Der Bausatz kostet 10,70 Mark und enthält die notwendigen Werkstoffe, eine kurze Bauanleitung und einen Bauplan sowie die Teile für einen einfachen Balsaleistenschneider. Sein Aufbau und die Handhabung werden in der Bauanleitung beschrieben. Für den Zusammenbau des Modells benötigen wir noch eine Tube Duosan-Rapid, eine Tube Chemikal, eine Flasche farblosen Nitrolack und zum Aufkleben der Bespannung ein „Tintengläschen" Berliner Kaltleim. Insgesamt müßten wir dafür noch etwa 3 Mark ausgeben. An Werkzeugen legen wir uns ein scharfes, spitzes Messer, ein Stahllineal, ein Kurvenlineal, eine kleine Flachfeile, mittleres und feines Schleifpapier, Stecknadeln, einige Federwäscheklammern und einen weichen Flachpinsel bereit.

Die Bauanleitung behandelt in kurzer Form den Bau des Modells, vom Tragflügel über Rumpf, Leitwerke, Fahrwerk, Motor, Bespannen bis zum Einfliegen. Diese Anleitung ist ausreichend. Einige zusätzliche Hinweise wollen wir in diesem Beitrag geben. Der Bauplan ist im Maßstab 1:1 gezeichnet und stellt das Modell in der Seiten- und Draufsicht dar. Die Tragfläche und einige Kleinteile sind gesondert gezeichnet. Alle Teile sind fortlaufend numeriert. Diese Zahlen finden wir auch in der Bauanleitung und auf den Werkstoffen wieder. Das ermöglicht einen übersichtlichen Bau des Modells.

Die Werkstoffe des Testbausatzes waren sowohl in der Quantität als auch in der Qualität gut und entsprachen den Anforderungen.

Der Bau des Modells beginnt mit der Herstellung der Tragfläche. Bis zum Knicken der Außenflügel folgen wir der Bauanleitung. Dann wird es unklar. Wir lesen: „Klebfläche schräg schleifen und Streichholzschachtel unterlegen." Ja, wie soll das Schleifen erfolgen, und welche der drei Höhen der Schachtel ist wohl gemeint?

Bild 1 zeigt diesen Arbeitsvorgang.

Nach dem Aushärten des Klebers streichen wir die Fläche zweimal mit verdünntem Nitrolack. Nach jedem Anstrich erfolgt ein Schleifen mit feinem Papier. Es sei hier schon gesagt, diese Oberflächenbehandlung erhalten auch der fertige Rumpf und die Leitwerke. Das geschieht jedoch vor dem Zusammenbau dieser Modellteile miteinander.

Beim Aufbau des Rumpfes, der Leitwerke und des Fahrwerks folgen wir wieder der Anleitung und dem Plan. Besondere Schwierigkeiten treten nicht auf. Es empfiehlt sich, die Fahrwerkstreben auf der Oberseite der Fläche zusätzlich durch das Aufkleben eines Dederonbandes zu sichern. Die Balsaräder können auch durch Spielzeugräder gleichen Durchmessers ersetzt werden.

Da das Modell durchweg aus Balsaholz aufgebaut ist, macht sich nur das Bespannen des Rumpfoberteils notwendig. Um die Bespannung faltenfrei aufzubringen, bespannen wir die freien Felder einzeln nacheinander. Als Klebstoff verwenden wir stark verdünnten Berliner Kaltleim. Nach dem Trocknen des Klebers „wässern" wir die Bespannung mit einem ausgedrückten Schwamm. Die getrocknete Bespannung erhält ebenfalls einen zweimaligen Lackanstrich.

Nun verleimen wir die Tragflächen und die Leitwerke fest mit dem Rumpf. Dabei achten wir peinlich auf einen rechtwinkligen Sitz dieser Teile zum Rumpf und zueinander. Mit Stecknadeln sichern wir die Bauteile, solange der Klebstoff trocknet. In dieser Zeit fertigen wir entsprechend der Bauanleitung und dem Plan das Antriebsaggregat.

Trimmen und Einfliegen des Modells: Zunächst stellen wir die Gleichgewichtslage des Modells her. Dazu unterstützen wir das Modell mit Daumen und Zeigefinger am Schwerpunkt (30 mm nach der Nasenleiste) unter der Fläche. Das Testmodell zeigte eine starke Schwanzlastigkeit. Die Gleichgewichtslage wurde gefunden, nachdem je eine Stahlschraube von 5 mm Durchmesser von vorn in die Teile 17 gedreht wurde. Der nun folgende Gleitflug an einem windstillen Abend war gut.

Die ersten Kraftflüge waren jedoch nicht befriedigend. Bild 2 zeigt drei verschiedene Flugzustände und gibt Hinweise, wie der Flugzustand a erreicht werden kann.

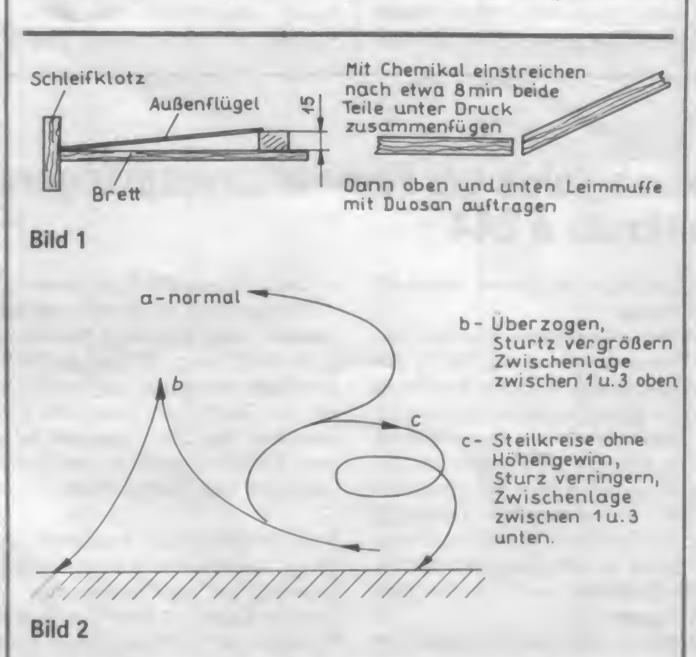


Bild 1

Bild 2

Bernd G. A. Heß

Sowjetischer Strahljäger

Jak-23

aus der ČSSR

Wieder gibt es ein neues Modell in der bewährten Serie des Maßstabs 1:72 von Kovosavody Prostejov, das hoffentlich auch bald in unseren Fachgeschäften erhältlich sein wird. Der Bausatz des sowjetischen Strahljägers Jak-23 ist gleichermaßen für den Anfänger als auch für fortgeschrittene Modellbauer geeignet. Die geometrischen Grundabmessungen (Spannweite, Länge und Höhe) entsprechen millimetergenau dem Original in der Verkleinerung. Die 32 Teile sind gut detailliert, und ihr Zusammenbau entsprechend der Bauanleitung ist weitgehend problemlos. Alle Teile passen gut.

Nach dem Einbau der einfachen Cockpiteinrichtung und vor dem Zusammenleimen der Rumpfhälften muß entsprechend Ballast eingebracht werden, damit das fertige Modell nicht schwanzlastig wird. Nach dem Grundzusammenbau werden die Übergänge Rumpf/Tragflächen und Rumpf/Höhenleitwerk verspachtelt und beschliffen. Vor dem Einpassen des Schubrohres sollte die Öffnung nachgearbeitet und ebenfalls verspachelt werden.

Wesentliche Verbesserungen erreicht man am relativ einfachen Modell durch zusätzliche Bearbeitung einzelner Teile. So kann man den Seitenruderauslauf und die Fahrwerksklappen dünner schleifen. Die im Rumpfbug angedeuteten Kanonen werden abgeschliffen, die Ausschußöffnungen mit einer heißen Nadel neu eingearbeitet. Danach werden zwei neue Kanonen (0,5 mm Durchmesser) eingeleimt. Aus Klarsichtmaterial kann eine neue Haube gezogen werden, da die beigegebene nicht ganz durchsichtig ist.

Die Bemalung des Modells ist nicht schwierig. Die Maschinen der sowjetischen, tschechoslowakischen oder polnischen Luftstreitkräfte waren in der Regel aluminiumfarben. Es ist lediglich darauf zu achten, daß die einzelnen Beplankungsteile, entsprechend der Walzrichtung der Bleche am Original, farblich nuanciert werden. Das erreicht man am besten, wenn man der Aluminiumfarbe unterschiedlich etwas Grau oder Schwarz zusetzt. Bei einigen Maschinen waren die Oberseiten olivgrün, die Unterseiten hellblau. Wer ein Modell einer sowjetischen Jak-23 bauen will, muß sich zusätzlich Abziehbilder beschaffen, da dem Bausatz nur tschechische und polnische Varianten beiliegen. Das Schubrohr, die Rumpfunterseite im Bereich des Schubrohres und die Beplankungen an den Ausschußöffnungen der Bugkanonen bestanden aus wärmebeständigem Stahlblech; also schwarz abgedunkelte Aluminiumfarbe verwenden.

Die Fahrwerksschächte und das Innere der Kabine sind graugrün.

Abschließend werden die Langdrahtantennen entsprechend der Zeichnung angebracht. Als Material eignet sich Repassiergarn.

Wer mit Mattfarben arbeitet, sollte das Modell mit etwas Wischwachs (flüssigem Bohnerwachs) nachbehandeln, um einen leichten Seidenglanz zu erzielen.

Hans-Joachim Mau

Gewußt, wie

Optimaler Antennenabgleich bei Fernsteuerempfängern mit dem AM-Schaltkreis A 244

Der optimale Antennenabgleich beim Empfänger hat direkten Einfluß auf die Störsicherheit und Reichweite der Anlage.

Bei Empfängern mit dem A 244 bietet sich eine einfache, aber sehr wirkungsvolle Abstimmethode an. Der Instrumentenausgang, PIN 10, des A 244 sowie der Masseanschluß werden steckbar aus dem Empfänger über kurze Litzendrähte herausgeführt. Ein kleines Indikatorinstrument mit einem Innenwiderstand größer als 1 Kiloohm und einem Meßwerkstrom für Vollausschlag von 200 Mikroampere, z. B. vom Kofferempfänger „Selena", wird mit kleinen Steckern versehen und an den Empfänger angeschlossen. Das startfähige Modell kann nun auf dem freien Gelände in einem Abstand von etwa 300 m durch Nachgleichen des Eingangskreises auf Maximum gestellt werden. Nur so ist gewährleistet, daß alle die Antennenabstimmung beeinflussenden Modellteile erfaßt und Störfaktoren vermieden werden. Vorteile der Methode:

— keine Fehlabstimmung durch parasitäres Gegengewicht infolge Oszillografenmasse und Meßkabel;
— durch Anzeige der Regelspannung kein Begrenzungseffekt;
— Sofortprüfung der Anlage nach harter Landung möglich, da die Feldstärke in einem definierten Abstand vom Sender annähernd gleich ist;
— die Anordnung läßt sich als Feldstärkemesser verwenden und kann damit zum Abstimmen des Senders benutzt werden.

Bei zwei Empfängern nach mbh 4 '79, die der Verfasser mit der oben genannten Methode abgeglichen hat, vergrößerte sich die Reichweite um mehr als 100 m gegenüber dem scheinbar richtigen Antennenabgleich mit Oszillograf oder Vielfachmesser.

Noch ein Hinweis zum Empfänger nach mbh 4 '79

Bei der Variante des Dekoders mit dem Schaltkreis D 174 ist eine kapazitive Belastung der Flip-Flop-Ausgänge zu empfehlen. Damit wird das ungewollte Kippen der Flip-Flops (Zucken der Servos) durch Störungen der Servomotoren vermieden. Jeder Ausgang wurde mit 4,7 nF gegen Masse beschaltet.

Jürgen Hußke

Profile zeichnen – ganz einfach

Das Zeichnen von Profilen bereitet in der Regel viel Mühe, weil Tiefen- und Höhenmaße stets auf die vorgegebene Profiltiefe umzurechnen sind. Besonders mühselig ist das Zeichnen von Profilen, die elektronisch berechnet wurden, weil die Tiefenmaße „ungerade" sind. Der tschechoslowakische Modellsportler M. Musil verwendet daher Maßstäbe, die jede Umrechnung überflüssig machen. Wir wollen hiermit diesen Trick weitergeben und stellen für Profiltiefen von 130 mm bis 260 mm die Maßstäbe dar.

260 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

250 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

240 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

230 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

220 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

210 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

200 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

190 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

180 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

170 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

160 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

150 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

140 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

130 mm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

Von Anfang an mit dabei: Joachim Durand



Das mußte ich auch probieren

„1960 war die Krönung meiner sportlichen aktiven Laufbahn: Erste Europameisterschaft im Schiffsmodellsport in Wien", so endete der erste Beitrag (mbh 7 '82) der Erinnerungen des GST-Sportlers Joachim Durand. Im zweiten Teil stehen die Erlebnisse bei der ersten Europameisterschaft im Mittelpunkt.

Werner Papsdorf und ich waren die beiden DDR-Starter in den Rennbootklassen. Wir wollten beide im Wettkampf mit den hoch favorisierten Italienern, Vertretern aus der BRD, Frankreichs, Österreichs und den sozialistischen Ländern unser Bestes geben und ehrenvoll die Farben unserer Republik vertreten.

Schon bei der Registrierung bekamen wir eine gewisse Beklemmung, als wir die materielle Ausstattung verschiedener Wettkämpfer mit der unsrigen verglichen. Da gab es spezielle Rennmotoren, mehrere Ersatzmotoren, Ersatzwellen, und ... und... Auch beim Training staunten wir: Anwurfmaschinen und alle solche Raffinessen. — Allerdings, viel schneller als unsere Boote schienen sie auch nicht zu sein...

Wir faßten Mut: „Die anderen kochen auch nur mit Wasser!"

Als Fesselmast stand der Fuß einer Tonsäule im Wasser. Bei den kleinen Klassen ging das ja auch ganz gut, doch bei den „10ern" suchten wir Schutz hinter den dort stehenden Parkbänken. Der Mast wurde durch die Boote regelrecht herumgeschaukelt.

Bei meinem Luftschraubenboot merkte ich, daß es bei etwa 70 bis 75 km/h abheben wollte. Glücklicherweise hatte ich noch nicht den Motor voll aufgedreht.

Wir fuhren an einer sehr kurzen Leine, der Mast ragte sehr hoch aus dem Wasser heraus.

Ich stellte beim Startstellenleiter den Antrag, den Mast niedriger zu stellen. Er lehnte ab.

Nun verzog ich mich in ein Eckchen. Rechenstab vor, Papier, Bleistift, das Skizzieren und Rechnen ging los. Bald kam ich zum Ergebnis: Bei dieser Masthöhe und der kurzen Leinenlänge wirkte die bei der Kreisfahrt entstehende Fliehkraft so stark, daß die Modelle bei etwa 75 km/h keine Wasserberührung mehr haben konnten. Mein Boot war aber zu Hause schon 110 km/h gefahren. Also, was tun?



Joachim Durand, Horst Klett und Bernd Schmidt (v. l. n. r.) beim Bau der „Spinne"

Ballast vorne anbringen? Auch der unterliegt der Fliehkraft.

Mir kam ein Gedanke: Laut Wettkampfordnung waren „in der Luft wirksame Tragflächen" verboten — von „Druckflächen" war aber nicht die Rede. Also, vorne Sperrholzflächen angebracht, die das Boot nach unten zu drücken hatten. Damit niemand womöglich auf diese Spitzfindigkeit kam, wurde das Sperrholzschild mit der Startnummer beschriftet.

Ein Probestart bestätigte die Richtigkeit dieser Maßnahme. Denn bei 80 km/h lag das Boot recht gut auf dem Wasser, allerdings nicht so schön ausgeglichen, wie ich es sonst von diesem Boot gewohnt

„Mein erstes Wasserschrauben-Rennbootmodell bei der Rekordfahrt: 62 km/h"

war. Jede Welle beeinflußte die Fahrt, sprang es einmal etwas hoch, so schoß es wie ein Raubvogel blitzschnell wieder aufs Wasser.
Die anderen probierten auch mit ihren Modellen. Einige hatten richtige „Boote". Trotz bester Motoren war damit natürlich nichts zu machen. Einige allerdings hatten mit Gleitbooten auch die Aussicht, die 90 km/h zu erreichen. Doch auch sie hoben bei 70 bis 75 km/h ab und machten herrliche Saltis.
Ich gewann meine Sicherheit wieder, war ich doch überzeugt, daß meine Rechnung aufgehen wird.
Lächelten die anderen anfangs überlegen über die merkwürdig anmutende Form meiner Modelle und vor allem darüber, daß ich nur einfache Serienmotoren benutzte, so waren sie jetzt doch beim Training nachdenklich geworden.
Beim Wettkampf war unser Trainer mit anwesend. Mein Plan war so: Erster Start auf volle Sicherheit, aber doch schon so schnell, daß die anderen herausgefordert wurden. Also, Motor gedrosselt. Hans Rüdiger (er war später Vizepräsident der NAVIGA) merkte das. „Der Motor! Der läuft doch noch nicht richtig!", rief er mir zu. Ich winkte ab. Er war regelrecht verärgert.
Das Boot brachte knapp 80 km/h. Bis dahin hatte ich keine Gelegenheit gehabt, ihm die Lage zu erklären. Erst am Ende des Durchgangs, als er merkte, daß ich an der Spitze lag, hellte sich sein Gesicht auf.
Die langsamen Boote kamen über die Runden, die schnelleren aber wollten mein Modell schlagen und machten dann die von mir erwarteten Saltis. Beim nächsten Start erhöhte ich auch die Drehzahl des Motors und konnte eine bessere Zeit erreichen. Als dann klar war, daß keiner mehr an meine Zeit rankommen konnte, fuhr ich auf volles Risiko. Mit voller Drehzahl des Motors schoß das Boot ab, drehte einige herrliche Runden — aber mit rasanten Bocksprüngen — und tauchte dann, wie erwartet, auch ein. Ich wollte bloß noch zeigen, daß im Boot einiges mehr steckte, was nur durch die Startanlage nicht gebracht werden konnte...
So war dieser Europameistertitel das Ergebnis eines harten Kampfes gegen die Konkurrenz, aber auch im Kampf mit Unzulänglichkeiten der Wettkampfstätte. Die 83,2 km/h waren — im Verhältnis zu meinen sonstigen Ergebnissen mit diesem Boot — sehr mager, lagen aber höher als die Masthöhe eigentlich zuließ.
In meiner Klasse — Wasserschraube mit 2,5-cm^3-Motor — konnte ich schließlich noch einen dritten Platz erringen. Das war ein Ergebnis, mit dem ich erst recht nicht gerechnet hatte.
In Wien 1960 hatten wir neben den errungenen Europameisterschaftsmedaillen noch einen anderen Erfolg zu verbuchen. Ganz im Zeichen des „kalten Krieges" wurden wir oft als „Leute aus Ostberlin" oder mit ähnlichem Gerede angesprochen. Eigentlich hätten die anderen einfach nur zu lesen brauchen. Dann hätten sie gewußt, wo wir herkamen. Wir trugen nämlich die Trainingsanzüge mit den Buchstaben DDR. — Natürlich reagierten wir auf solches Gerede einfach nicht, taten so, als ob wir nicht gemeint wären. Und so groß ist ja nun unser Berlin auch nicht, daß ich mich als damaliger Bewohner im Bezirk Suhl als „Berliner" bezeichnen müßte. Recht bald lernten diese Leute dann doch aber das Lesen und wußten schließlich, woher wir waren, nämlich aus der DDR!
Auf diesen Erfolg dürfen wir wohl heute noch stolz sein. Waren wir doch in diesem Falle auch die Diplomaten im Sportdreß gewesen. Und sicher war es kein Zufall, daß unsere Organisation schon im folgenden Jahr zum Ausrichter der zweiten Europameisterschaft im Schiffsmodellsport in Karl-Marx-Stadt wurde.



1961 war ich wieder im Vorbereitungslager. Die Luftschraubenklasse war nicht ausgeschrieben. Mein Boot lief nicht so besonders. Da trat ich von mir aus zurück, um einem jungen Kameraden, Klaus-Dieter Muschter, die Teilnahme zu ermöglichen. Ich selbst erklärte mich bereit, als Schiedsrichter tätig zu sein.
Seitdem bin ich als Schiedsrichter eingesetzt. Zunächst viele Jahre bei den Rennbooten, dann aber, als einmal Not am Mann war, bei den Seglern, da allerdings vor allem bei den Freiseglern.
Von Anfang an bei meiner sportlichen Tätigkeit innerhalb der GST war ich nie allein. Immer waren viele, meist sehr junge Kameraden mit mir gemeinsam bei der Sache. Ich gab ihnen Hilfe und Anleitung. Viele von ihnen konnten Medaillen und Meistertitel erringen — sei es bei den Schülern, Junioren oder Senioren. Und über jede einzelne dieser Medaillen freue ich mich mindestens so wie über die eigenen Medaillen.

Motorschiff
Tadjikistan



Die Sowjetunion erweiterte nach dem Großen Vaterländischen Krieg ihre Passagierschiffsflotte erheblich. Neben den großen Passagierschiffen, die vorwiegend auf den überseeischen Routen und im Fernen Osten eingesetzt wurden, erforderte der ständig zunehmende Verkehr zwischen den Häfen in der Ostsee und des Schwarzen Meeres einen Schiffstyp mittlerer Größe. Deshalb erhielt 1958 die Shdanow-Werft in Leningrad den Bauauftrag für eine größere Serie von Motorschiffen des Typs „Kirghizstan", das als erstes Schiff 1959 in Dienst gestellt werden konnte. 1961 folgte die „Tadjikistan". Zwei Jahre später wurde der letzte Neubau abgeliefert. Der Einsatz der Schiffe erfolgt sowohl in der Kreuzfahrt als auch in der Linienschiffahrt, d.h., sie laufen bestimmte Häfen nach einem genauen Fahrplan in einer regelmäßigen Folge an. Als Kreuzfahrschiffe besuchen sie auch die Häfen der Volksrepublik Bulgarien, Rumänien und einiger Mittelmeerländer.

Sein charakteristisches Aussehen erhält das Schiff durch den gedrungenen achterlich liegenden Schornstein. Das Zweischraubenschiff wird von Dieselmotoren sowjetischer Bauart angetrieben, die eine Leistung von 1470 kW entwickeln. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 16 kn. Die Kabinenkapazität reicht für insgesamt 250 Passagiere. Im Vorschiff ist ein größerer Laderaum für die Aufnahme von Stückgut. Hier können aber auch Kraftfahrzeuge befördert werden. Die Kabinen liegen im Unterdeck, im Hauptdeck und im Oberdeck. Je nach Art und Lage der Kabinen gibt es die Einteilung in die erste, zweite und die Touristenklasse. Nach der Modernisierung einiger Schiffe, die in der Kreuzfahrt beschäftigt sind, entfernte man die Touristenklasse. Die neugestalteten Kabinen entsprechen jetzt der zweiten Klasse. Eigene WC-Zellen und Duschen gibt es nicht, jedoch sind alle Kabinen mit einem Handwaschbecken ausgerüstet. Den Passagieren stehen ein Restaurant, zwei Bars, ein Klubraum, eine Bibliothek und ein Frisiersalon zur Verfügung.

Die Rettungseinrichtungen bestehen aus sechs Rettungsbooten, bis zu 20 Rettungsinseln und einer Anzahl von Rettungsringen. Jeder Passagier hat außerdem in seiner Kabine eine Schwimmweste.

Für die Übernahme von Versorgungsgütern, Stückgut und Kraftfahrzeugen steht auf der Back ein eigener Bordkran. Die Ankerwinde bedient die beiden Patentanker, die in Ankertaschen gefahren werden. Für die navigatorische und betriebstechnische Sicherstellung sind alle notwendigen Mittel wie Radargeräte, Funkpeiler, Echolot, Decca-Navigator, verschiedene Befehlsübermittlungsanlagen, Feuermeldeanlagen usw. an Bord. Bei der Modernisierung z. B. der „Usbekistan" erhielt der Schornstein eine kurze Kappe, die die Abgase besser über das Achterschiff leitet. Der gitterförmige Mast für die Kreuzpeilanlage ist entfernt worden.

Seit der Indienststellung des Motorschiffes „Tadjikistan" und der Schwesterschiffe konnten sich Tausende Urlauber aus der DDR von der Zuverlässigkeit und der kaum zu überbietenden Gastfreundschaft auf sowjetischen Schiffen persönlich überzeugen.

Text und Zeichnung: Bernd Oesterle

Technische Daten
Länge ü. a.: 101 m
Breite: 14,6 m
Tiefgang: 3,7 m
Deplacement: 3219 ts
Farbangaben
Rumpf, Überwasserschiff: weiß
Rumpf, Unterwasserschiff: blau oder grün
Aufbauten: weiß
Aufbaudecks: holzfarben
Backdeck: blau oder grün
Schornstein: weiß mit rotem Ring und Schornsteinmarke
Rettungsboote: weiß mit orangefarbener Begrenzung

SOS im Miniplan

Mit Interesse habe ich den Artikel „SOS bei Nantucket-Island" im mbh 12 '81 gelesen. Leider unterlief dem Autor zur Unfallsituation ein Irrtum. Beide Schiffe befanden sich nicht, wie beschrieben, auf fast gleichlaufenden Kursen in Richtung New York, sondern auf fast entgegenlaufenden Kursen, wobei sich die „Stockholm" in Richtung Europa nach Göteborg via Kopenhagen befand.

Diese Feststellung ist bedeutend, da in diesem Falle, wie im Artikel beschrieben, der eingetretene „Leckfall" hätte nicht geschehen können. Beide Schiffe näherten sich mit einer Geschwindigkeit von fast 40 kn (etwa 74 km/h), und entsprechend groß war auch die Kollisionswucht.

Ebenso ist die Feststellung nicht konkret, daß die Schuldfrage in der Öffentlichkeit nicht ausführlich behandelt wurde. Richtig ist, daß die Schuldfrage durch Zurückhaltung von Unterlagen und andere Manöver der beteiligten Reedereien gerichtlich nicht geklärt werden konnte (entscheidend bei der zivilrechtlichen Regelung des Schadens). Zur Ursache selbst sind jedoch in der Fachwelt breite öffentliche Diskussionen geführt worden, da es sich um die erste schwerwiegende und öffentliches Interesse erregende Radarkollision handelte.

Dadurch trug diese Kollision jedoch entscheidend dazu bei, daß Regeln zum Gebrauch des Radargerätes bei verminderter Sicht erarbeitet wurden. Die Fortsetzung dieser internationalen Arbeiten führten zum Begriff des Nahbereiches, der in der DDR nach einer in der Praxis erprobten und auf den neuesten Stand gebrachten Formel berechnet werden muß. Dabei werden die Geschwindigkeit des Schiffes, des Gegners, die Manövrierfähigkeit, das Plottverfahren und die Güte des inneren Systems berücksichtigt. Da in bestimmten Seegebieten mit großer Verkehrsdichte (wie Englischer Kanal und auch das Gebiet bei Nantucket) die Kollisionsgefahr trotz Radars sehr hoch ist, wurde von der IMCO die Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten empfohlen und gefördert.

Weiterhin wurde das von der Schiffsführung der „Andrea Doria" eingeleitete Bb-Ausweichmanöver als äußerst gefährlich erkannt und in den danach erarbeiteten Kollisionsverhütungsregeln berücksichtigt.

Hier nun einige Daten zur Kollisionssituation:

	„Andrea Doria"	„Stockholm"
Kurs	268°	87°
Geschwindigkeit	22 kn	18 kn
1. Radarkontakt in	17 sm	12 sm
an	4° Stb	2° Bb
Gefahr erkannt in	6 sm	5 sm
Manöver bei etwa 1 sm		
nach	Bb	Stb

Willibald Hartmann

Weitere Quellenangaben:
— Bettige „Titanic" und „Andrea Doria", zwei Schiffskatastrophen und ihre Auswirkungen auf die Sicherheitsvorschriften zum Schutze des menschlichen Lebens auf See Marinewesen 1971, S. 1123 (Kommando der VM der DDR)

mbh-miniplan 52

Motorschiff Tadjikistan

A B C D E F G

BUG

HECK

A – A

B – B

0 100 m

C – C

D – D

Anm.: „Tadjikistan" ist die in der Schiffahrt übliche englische Schreibweise.

E – E

F – F

G – G

Motorrettungsboot

MS Usbekistan

M 1:1000

boe 3.82

Zypressenholzfloß
Tahiti-Nui II



Nach dem vorzeitigen Ende des Bambusfloßes „Tahiti-Nui" (mbh 5'82) muß sich der Franzose Eric de Bisschop für die Rückfahrt von Südamerika über den Pazifik nach Polynesien ein neues Floß bauen lassen. Statt des üblichen, aber sehr teuer gewordenen Floßmaterials Balsa läßt er Zypressenholz für den Floßkörper verwenden. Gebaut wird dieses Floß in Contitucion/Chile in den Jahren 1957 und 1958.

Zusammen mit zwei Franzosen und zwei Chilenen verläßt Eric de Bisschop mit dem Floß „Tahiti-Nui II" am 15. Februar 1958 Constitucion. Die Fahrt führt zunächst parallel der südamerikanischen Küste auf dem Humboldstrom nach Norden. Im peruanischen Hafen wird die Fahrt für knapp drei Wochen unterbrochen.

Am 13. April 1958 nimmt die Pazifiküberquerung des Floßes „Tahiti-Nui II" ihren Anfang. Hier begann bekanntlich auch Thor Heyerdahl seine Kon-Tiki-Expedition. Ähnlich dem Kon-Tiki-Kurs folgt das Floß „Tahiti-Nui II" der Strömung, allerdings etwas nördlicher. Die Seetüchtigkeit und der Allgemeinzustand des Floßes lassen jedoch im Gegensatz zu „Kon-Tiki" zu wünschen übrig. Die Maste müssen bald gekappt werden. Das Floß beginnt langsam zu sinken, so daß die Besatzung nach einiger Zeit auf dem Hüttendach Zuflucht nehmen muß. Mit der Zeit wird die Lage immer kritischer. Schließlich wird aus mitgeführten Wasserfässern und anderen noch gut schwimmfähigen Teilen eine Art Ersatzfloß gebaut und die „Tahiti-Nui II" am 14. August in der Nähe der Insel Starbruck verlassen. Aus diesem Ersatzfloß muß dann ein noch kleineres Rettungsfloß gebaut werden. Es gelingt der Besatzung, damit die polynesische Insel Manahiki zu erreichen. Die Expedition nimmt dennoch ein tragisches Ende. Beim Stranden auf dem der Insel vorgelagerten Riff wird Eric de Bisschop von Floßtrümmern tödlich verletzt.

Zum Bau eines Modells

Das Floß „Tahiti-Nui II" bestand aus drei Lagen von Zypressenholzbalken mit quadratischem Querschnitt von 25 cm Kantenlänge. Vier weitere Balken bildeten eine Art Kielbalken. Die einzelnen waren vorn und hinten schräg geschnitten und zum Bug hin zugespitzt. Für das Modell im Maßstab 1:50 habe ich Kiefernleisten (5 × 5 mm) mit wenig Maserung genommen. Etwa 60 cm über dem Floßboden befand sich eine Plattform aus Weidenrutengeflecht. Am Modell habe ich dafür braune Zwirnsfäden verwebt und zur Erreichung einer gewissen Festigkeit mit Kaltleim getränkt. Insgesamt 14 Bretter aus rötlichem Hartholz wurden vor und hinter der Hütte als Mittelsteckschwerter angeordnet. Die Hütte selbst war quaderförmig und bestand aus Sperrholz o. ä. Material.

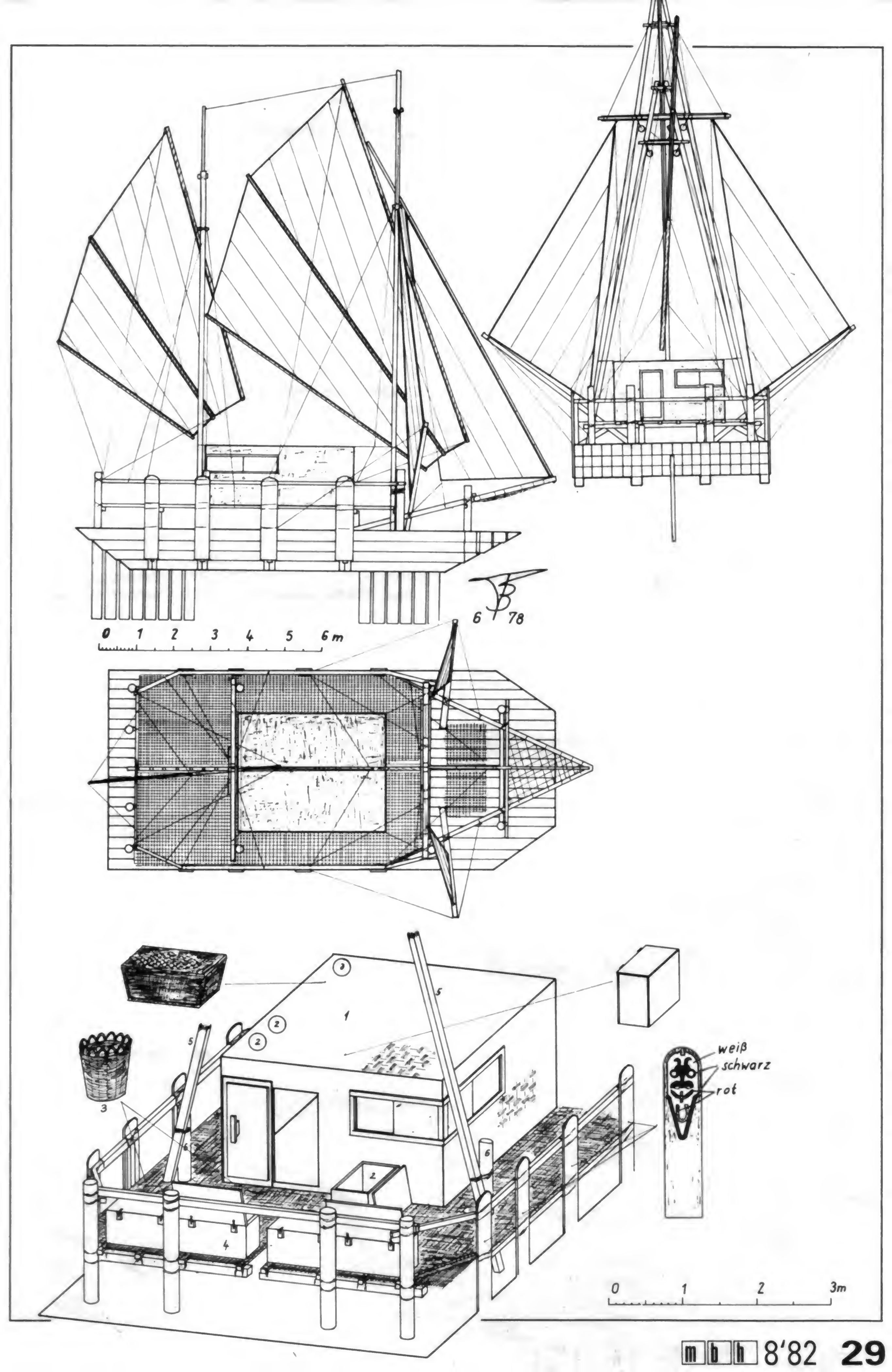
Ich habe dafür helles Furnier benutzt. Anfangs war die Hütte mit einem Korbgeflecht verkleidet. Aus hellbraunem Nähgarn läßt sich das gut nachbilden.

Das Floß trug zwei A-förmige Masten und einen ebenfalls A-förmigen Bugausleger. Der hintere Mast war kleiner und hatte einen zusätzlichen Aufsatz. Vor dem vorderen Mast waren quer zum Floß zwei Ausleger angebracht, an denen je ein dreieckiges Segel gesetzt war. Die Hauptbesegelung bildeten jedoch zwei zweiteilige Segel, die aus Bahnen zusammengesetzt waren. Am Bugausleger war ein dreieckiges Vorsegel gesetzt.

Ein hölzernes Geländer umgab die Weidenrutenplattform. Die seitlichen Stützen wurden verdeckt durch Zierbretter. Darauf abgebildet war eine stilisierte, schwarze, polynesische Gott- oder Häuptlingsfigur mit rotem Kopfschmuck auf weißem Grund. Die Zierbretter selbst waren von brauner Farbe. Diese Figuren standen allerdings auf dem Kopf. Zwischen den vorderen Teilen des Bugauslegers und seiner Stütze war ein großmaschiges Netz geflochten. Zwischen der Weidenrutenplattform und den Bugauslegerstützen lagen zwei breite Bretter als Laufsteg. Der Proviant und Ausrüstungsgegenstände waren in Körben und Kisten untergebracht, die auch als Sitzgelegenheit verwendet wurden. Einige davon befanden sich auf dem Hüttendach. Die „Tahiti-Nui II" hatte die französische Flagge am vorderen Mast und die chilenische am hinteren Mast gesetzt. In den peruanischen Hoheitsgewässern wurde die peruanische Flagge am vorderen Mast gezeigt.

Text und Zeichnung: Bernd Tilgner
Fotos: Rätsch




0 1 2 3 4 5 6m
6 78
1
2
2
3
4
5
6
weiß
schwarz
rot
0 1 2 3m

Minirenner auf schnellen Pisten (4)

Einbau der Steuerelektronik, Gestängeführung und Bremse

Der Einbau der Steuerelektronik sollte unbedingt in einen Behälter erfolgen. Dieses Erfordernis ergibt sich daraus, daß die einwirkenden Belastungen auf das Modell in den Rennsportklassen extrem hoch sind. Schmutz, Nässe und vor allem die zerstörerischen Vibrationen, die vom Verbrennungsmotor ausgehen, müssen von den empfindlichen elektronischen Baugruppen ferngehalten werden.

Den Behälter fertigt man aus abgekantetem dünnem Blech oder aus Plaste.

Außer der erwähnten Schutzfunktion ergibt sich die Möglichkeit, die Steuerelektronik schnell und schonend wechseln zu können (z. B. zwischen V1- und V2-Modell). In dem Behälter sollen der Empfänger, der Servoverstärker, die Empfängerbatterie, der Ein- und Ausschalter sowie die Antennenhalterung untergebracht werden. Der Behälter sollte dicht verschlossen sein. Lediglich die Antenne, die Servozuleitungen und die Schalterbetätigung sollten aus dem Inneren herausführen. Werden die Servos mit im Behälter untergebracht, entfällt beim Wechseln der Elektronik sogar das Lösen der elektrischen Servoanschlüsse. Hierdurch wird eine häufige Fehlerquelle, nämlich das Abreißen der Lötverbindungen an Stekker und Buchse, ausgeschaltet. Bei dieser Variante müssen dann die Gestänge oder die Stellhebel aus dem Inneren des Behälters herausgeführt werden (Bild 20).

Das Einbetten des Empfängers und des Servoverstärkers in schwingungsdämpfendes Material (Schaumgummi) versteht sich von selbst. Eine weitere Möglichkeit ist, die Empfangsanlage mit Gummibändern auf bzw. in einem Zwischendeck zu befestigen. Der Empfänger ist somit vollkommen schwingungsfrei aufgehängt. Die Servos sind bei dieser Variante allerdings nicht geschützt (Bild 21).

Die Antennenhalterung muß aus nichtleitendem Material sein, damit sie keinen Kontakt zum Gehäuse hat.

Der Ein- und Ausschalter sollte immer quer zur Fahrtrichtung eingebaut werden. Hierdurch wird ausgeschlossen, daß sich bei einem eventuellen Aufprall oder Stoß der Schalter selbständig ausschaltet und somit die Empfängeranlage außer Betrieb setzt. Geschieht dieses bei Vollgasstellung, kann sich jeder unschwer vorstellen, welche Folgen das hätte.

Die Gestängeführung von den Servos zu den auszulösenden Funktionsgruppen (Lenkung, Gestänge und Bremse) sollte möglichst auf dem direkten Wege ohne viele Umlenkpunkte erfolgen. Die Gestängeführung zur Lenkung wurde bereits erläutert, auch auf den Einbau der Lenkungsdämpfer wurde in mbh 10'81 hingewiesen. Weitere Erläuterungen machen sich hierzu nicht erforderlich. Bei der Gestängeführung für Gas und Bremse muß folgendes beachtet werden. Da diese beiden Funktionen meistens von einem Servo gesteuert werden, muß in das Gestänge zur Vergaserbetätigung ein Längenausgleich eingefügt werden. Dieses ist erforderlich, da im Vergaser die Laufeinstellung mechanisiert begrenzt ist. Die Bremse muß jedoch erst nach Erreichen dieses Anschlagpunktes wirksam werden. Somit muß das Servo die Möglichkeit haben, über den Anschlagpunkt des Vergasers hinaus das Gehäuse zu bewegen. Weiterhin bewirkt ein elastischer Längenausgleich in beide Richtungen, daß die Endstellung am Vergaser für Vollgas ohne komplizierte Justierung des Gestänges oder des Servos erreicht wird. Der Aufbau dieses elastischen Längenausgleiches ist im Bild 22 ersichtlich.

Der Stößel mit seinem Kolben wird unter geringer Vorspannung der beiden Federn in die Hülse eingesetzt. Von diesen beiden Federn wird der Kolben in der Mitte der Hülsen gehalten, solange der Drosselvergaser innerhalb seines Stellbereiches betätigt wird. Versucht das Servo, den Stellhebel des Vergasers über die Endstellungen (Vollgas, Leerlauf) hinauszudrücken oder zu ziehen, nimmt eine der beiden Federn den zusätzlichen Betätigungsweg auf, ohne daß

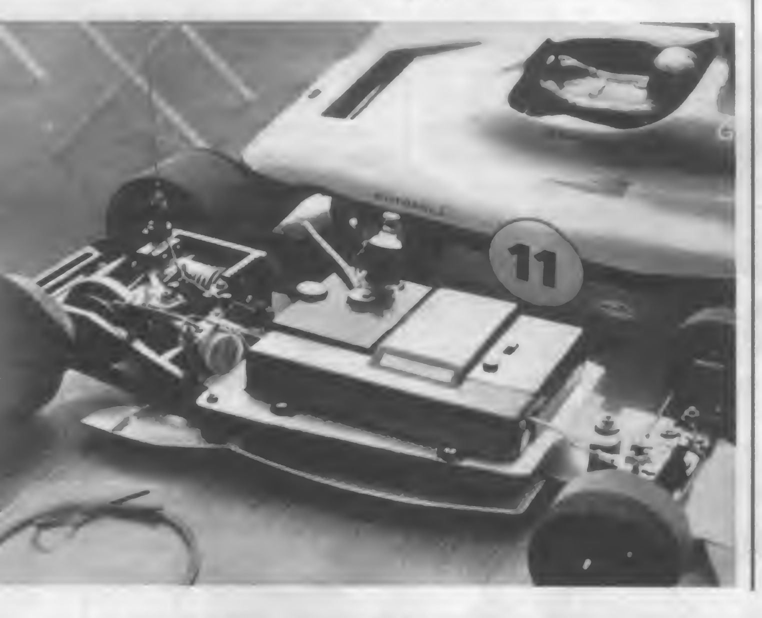


Bild 20: Behälter für die Steuerelektronik im Modell

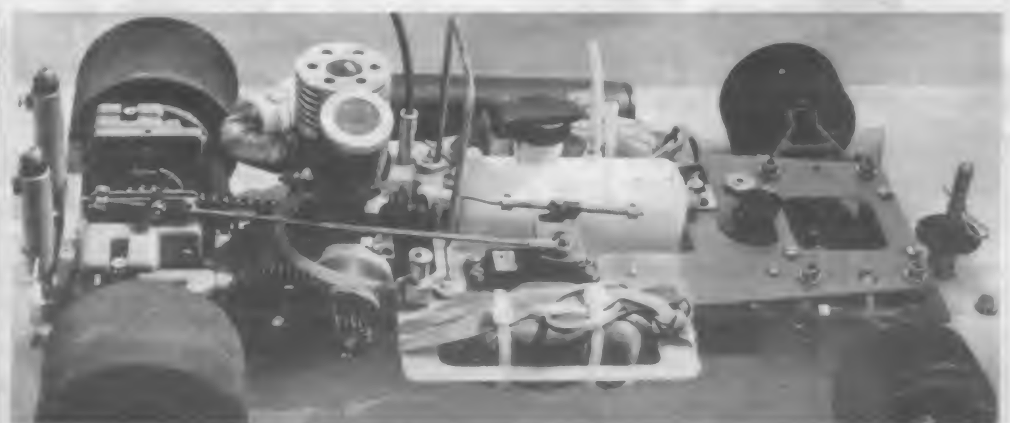


Bild 21: Befestigung der Elektronik mit Gummibändern

das Servo mechanisch begrenzt wird. Eine mechanische Begrenzung hätte einen hohen Stromverbrauch und Schäden am Servo zur Folge. Dieser nun mögliche zusätzliche Betätigungsweg wird genutzt, um die Bremse wirksam werden zu lassen. Nach Erreichen der Leerlaufendstellung am Vergaser greift bei weiterer Betätigung am Sender in „Richtung Bremsen" die Bremse ein und bremst das Fahrzeug ab, während der Motor im Leerlauf weiterläuft.
Eine weitere Möglichkeit der Vergaser- und Bremsbetätigung, die zwar nicht so häufig angewandt wird, soll nicht unerwähnt bleiben. Hierbei handelt es sich um die Betätigung durch zwei unabhängig wirkende Servos. Dieses ist zwar ein höherer Aufwand und setzt einen Kreuzknüppel am Sender voraus, kann aber bei gekonnter Anwendung Vorteile bringen. Hierbei entfällt der beschriebene elastische Längenausgleich. Es ist möglich, das Modell bei jeder beliebigen Vergasereinstellung abzubremsen.
In den Modellen sind die verschiedensten Bremsarten zu beobachten. Am häufigsten ist die Backenbremse. Weitere Arten sind die Bandbremse und die Keilbremse in verschiedenen Ausführungen (Bild 23). Als Gemeinsamkeit haben alle Arten den Angriffspunkt auf der Kupplungsglocke. An der schnelldrehenden Kupplungsglocke werden geringe Kräfte zum Erreichen einer großen Bremsverzögerung benötigt. Die Bremse soll so ausgelegt sein, daß sie das Modell richtungsstabil abbremst, die Hinterräder dürfen nicht blockieren, da dieses zum Ausbrechen und Schleudern des Fahrzeuges führen würde. Ein Bremskraftbegrenzer wirkt sich hierbei positiv aus. Durch Einfügen einer Spiralfeder in das Bremsgestänge, deren Vorspannung durch eine Schraube verstellt werden kann, kann man die Bremskraft dosieren. Hierdurch ist die Möglichkeit gegeben, die Bremse optimal, entsprechend den Fahrbahnverhältnissen und Witterungsbedingungen, einzustellen. Die richtige Einstellung muß durch Versuche ermittelt werden. Der Aufbau dieses Bremskraftbegrenzers ist im Bild 24 ersichtlich.
Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Hinterachse abzubremsen. Dieses erfolgt durch eine Scheibenbremse. Bei dieser Bremsart wird ebenfalls mit relativ geringem Kraftaufwand eine große Bremsverzögerung erreicht. Eine Stahlscheibe, die mit der Hinterachse oder dem Differentialkäfig verbunden ist, wird zwischen zwei Backen aus Brems- oder Kupplungsbelag gepreßt. Somit wird eine Bremswirkung erreicht. Das Funktionsprinzip ist wie bei großen Kraftfahrzeugen. Die Bremsbacken sind beweglich und werden mit einem Exzenter bewegt (Bild 25).

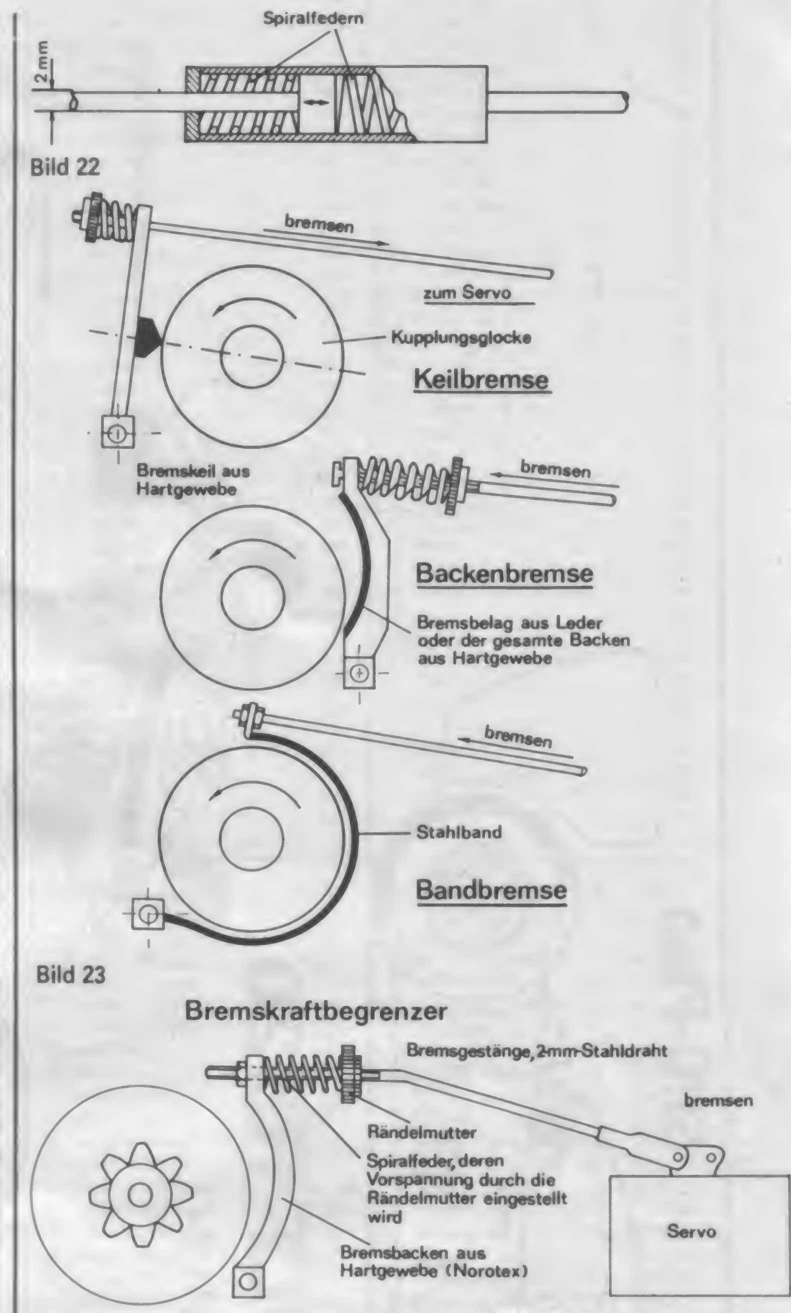




Bild 24

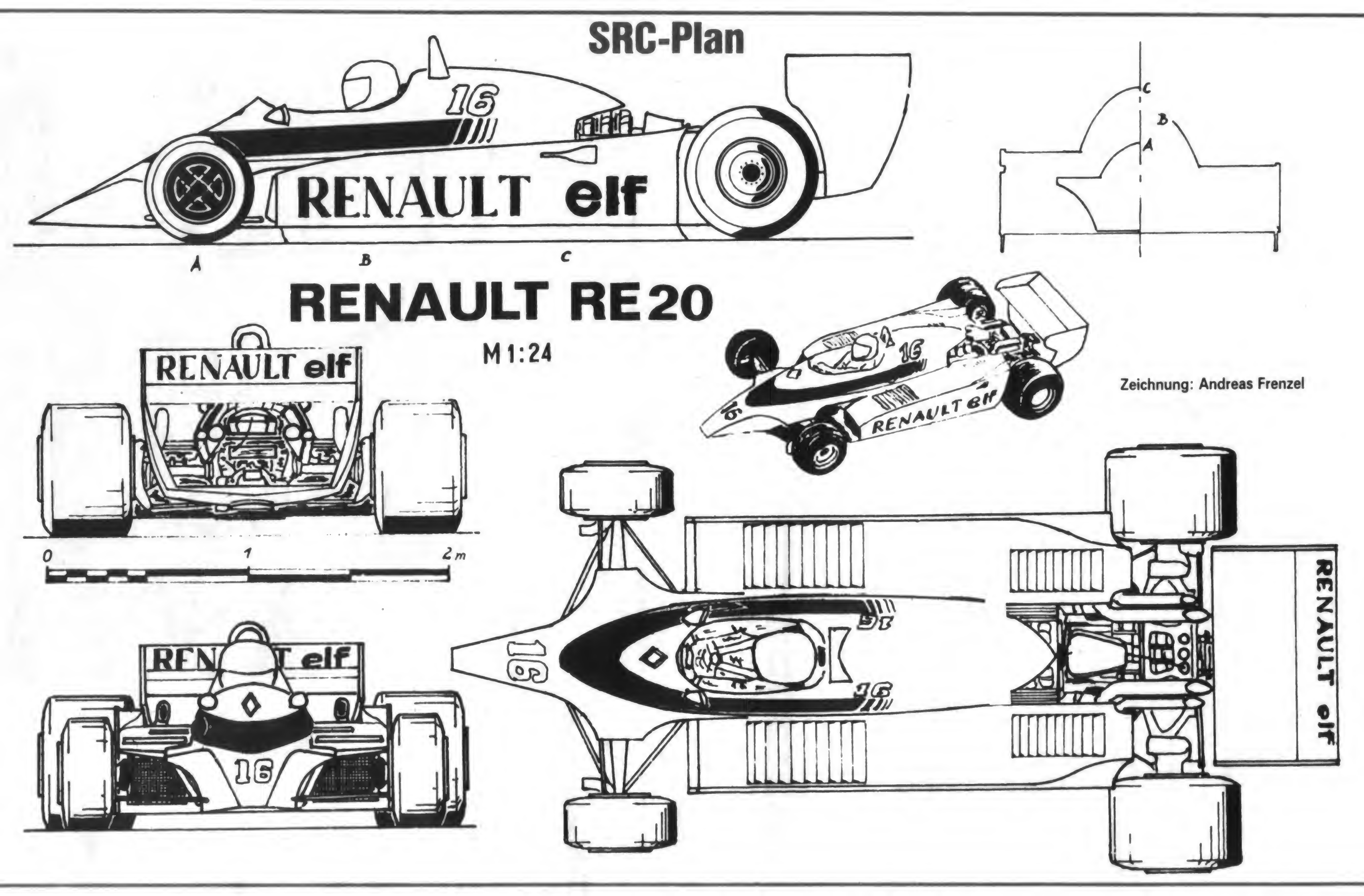
Bild 22: Elastischer Längenausgleich (Schnittdarstellung)

Bild 23: Bremsarten der Kupplungsglocke

Bild 24: Bremskraftbegrenzer

Bild 25: Scheibenbremse im Modell




SRC-Plan
RENAULT RE20
M 1:24
Zeichnung: Andreas Frenzel
RENAULT elf
16
A
B
C
0
1
2 m



Mitteilungen der Modellflugkommission beim ZV der GST

Ergebnisse der 8. Schülermeisterschaft der DDR in den Freiflugklassen am 3. und 4. Juli 1982 in Herzberg

Klasse F1H-S

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Ch. Kollosche	S	515
2.	M. Hensel	R	498
3.	A. Schädlich	T	490
4.	J. Friedrich	S	478
5.	D. Groß	L	476
6.	B. Gliwa	H	473
7.	F. Marks	Z	448
8.	M. Hertel	L	432
9.	St. Kessel	O	427
10.	J. Runkewitz	N	416
11.	St. Ehelaeben	D	405
12.	M. Tobies	E	404
13.	M. Mech	D	398
14.	T. Ludwig	T	389
15.	T. Köhler	K	388
16.	St. Haase	H	386
17.	J. Braun	H	366
17.	U. Jakubke	I	366
19.	K. Pöschmann	W	356
20.	F. Müller	N	352
21.	J. Freitag	B	351
22.	J. Oldenburg	C	346
23.	Th. Fritzsche	W	342
24.	Th. Friebel	Z	337
25.	J. Stemmler	T	334
26.	F. Adler	A	331
26.	J. Steinmetz	L	331
28.	K. Colberg	I	330
29.	D. Olberg	K	328
30.	R. Mindach	I	314
31.	U. Tillmann	Z	312
32.	J. Gehlert	N	311
33.	S. Schönfeld	K	307
34.	F. Oldenburg	C	300
35.	S. Herrmann	W	299
36.	J. Freitag	B	284
37.	H. Will	B	276
38.	D. Lüdersdorf	E	274
39.	J. Mehlhorn	R	272
40.	F. Hille	R	271
41.	Th. Koch	O	254
42.	F. Hahn	C	247
43.	P. Trommer	A	240
44.	Ch. Wynhalek	S	216
45.	J. Kotzan	E	213
46.	M. Koepke	A	197
47.	O. Poitschorke	D	85

Klasse F1A-S

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	Th. Wächter	L	569
2.	T. Meiner	W	566
3.	K. Pries	A	561
4.	D. Halbmeier	D	559
5.	T. Betschak	K	557
6.	M. Andreß	L	549
7.	G. Gärtner	R	543
8.	F. Dittrich	A	493
8.	K. Rein	S	493
10.	H. Reineck	I	486
11.	H. Richter	Z	476
12.	A. Graichen	T	461
12.	K. Schildt	H	461
14.	S. Hermsdorf	T	455
15.	M. Runge	I	438
16.	D. Schumann	K	433
17.	R. Mech	D	427
18.	J. Klinger	R	415
19.	P. Schöße	C	409
20.	M. Schwarze	N	400
21.	S. Richter	S	392
22.	S. Gehlert	N	386
23.	T. Fahrenkampf	H	368
24.	J. Grimme	Z	359
25.	S. Kapica	E	338
26.	D. Zorn	B	305
27.	U. Janetzki	W	242
28.	St. Grappa	B	241
29.	A. Sollorz	C	94

Klasse F1C-S

Platz	Name	Bezirk	Punkte
1.	D. Dölitzsch	S	526
2.	St. Zöllner	L	407
3.	Ch. Fischer	N	383
4.	S. Bartsch	I	346
5.	Th. Hering	L	332
6.	B. Berg	H	321
7.	Th. Kubisch	I	299
8.	U. Hentschel	R	288
9.	B. Mohs	A	274
10.	H. Dietze	S	268
11.	H. Schmidt	C	250
12.	A. Hübler	T	233
13.	M. Schmähl	Z	228
14.	Th. Daehne	H	225
15.	O. Borowitzki	Z	223
16.	M. Kirchner	R	222
17.	T. Gerber	W	221
18.	St. Schmidt	A	208
19.	St. Sachse	C	204
20.	M. Kreiseler	K	168
21.	M. Ballenthien	D	76
22.	Th. Junge	D	41
23.	D. Zwarg	T	23

Bezirkswertung

Platz	Bezirk	Punkte
1.	Erfurt	207
2.	Leipzig	173
3.	Magdeburg	158
4.	Karl-Marx-Stadt	151
5.	Berlin	141
6.	Cottbus	127
7.	Dresden	125
8.	Gera	123
9.	Potsdam	117
10.	Halle	110
11.	Wismut	106
12.	Rostock	102
13.	Neubrandenburg	77
14.	Schwerin	56
15.	Frankfurt (Oder)	54
16.	Suhl	46



Mitteilungen des Präsidiums des Automodellsportklubs der DDR

Ergebnisse der 8. DDR-Meisterschaft im Automodellsport in der Klasse der funkferngesteuerten Modelle vom 1. bis 4. Juli 1982 in Görlitz

Klasse: RC-EAR/Senioren

Platz	Name	Bezirk	Ergebnis
1.	Pfeil, Peter	T	85,5/233,5
2.	Fuchs, Uwe	T	72,5/227,3
3.	Armbruster, Gerd	T	63,5/220,0
4.	Frenke, Rudolf	T	65,5/189,0
5.	Meier, Peter	T	71,0/71,0

Klasse: RC-EBR/Senioren

Platz	Name	Bezirk	Ergebnis
1.	Pfeil, Peter	T	163,10
2.	Fritsch, Heinz	T	162,92
3.	Schmieder, Gerhard	R	161,87
4.	Bartsch, Dietmar	O	161,54
5.	Schmieder, Hannes	R	160,83
6.	Seupt, Bernhard	O	160,82
7.	Hergeth, Otto	O	160,10
8.	John, Erik	R	159,36
9.	Fietschmann, Axel	D	158,64
10.	Lossin, Michael	D	158,57
11.	Wolf, Helmut	T	158,03
12.	Stoecklin, Dieter	N	157,51
13.	Neumann, Winfried	R	156,77
14.	Fritsche, Manfred	H	156,25
15.	Kuhn, Volker	K	155,01
16.	Ludwig, Karl-Heinz	D	154,70
17.	Rotschke, Horst	D	154,70
18.	Nitschke, Holger	R	152,58
19.	Hensel, Andreas	T	152,28
20.	Grubert, Lothar	H	151,22
21.	Franke, Rudolf	S	150,94
22.	Gahrmann, Bernd	N	144,00
23.	Bol, Hans-Dieter	K	130,84

Klasse: RC-EBR/Junioren

Platz	Name	Bezirk	Ergebnis
1.	Ehrig, Arno	T	162,31
2.	Armbruster, Gerd	T	159,17
3.	Gorner, Steffen	S	158,93
4.	Fuchs, Uwe	T	158,86
5.	Hennig, Thomas	D	158,80
6.	Dimmer, Jens	T	158,77
7.	Bartsch, Uwe	O	157,45
8.	Burkhardt, Torsten	O	153,31
9.	Zahn, Uwe	K	150,02
10.	Fritz, Udo	D	144,16
11.	Stöcklin, Jens	N	96,50

Klasse: RC-V3/Senioren

Platz	Name	Bezirk	Finale
1.	Schneider, Hans-Peter	R	33/18
2.	Neumann, Winfried	R	27/12
3.	Schmieder, Gerhard	R	21/14
4.	Hergeth, Otto	O	17/33
5.	Glowacki, Reiner	H	12/0
6.	Bartsch, Dietmar	O	7/19
			Vorlauf
7.	John, Erik	B	10/23,8
8.	Möller, Werner	R	10/37,2
9.	Seupt, Bernhard	O	9/13,6
10.	Rieter, Dietmar	B	9/21,3
11.	Bliefert, H.-Joachim	E	9/44,0
12.	Nischke, Holger	R	8/22,6
13.	Lichtenfeld, Manfred	H	8/29,0
14.	Littmann, Steffen	Z	8/39,1
15.	Pfeil, Peter	T	7/7,9
16.	Stecker, Wilfried	I	7/28,3
17.	Wiedemann, Heinz	T	7/36,3
18.	Dietze, Wolfgang	K	6/0,0
19.	Grubert, Lothar	H	6/4,8
20.	Broden, Michael	Z	5/0,0
21.	Gusewski, Dieter	E	5/2,8
22.	Agthen, Gerhard	Z	5/12,0
23.	Sennewald, Heinz	L	5/27,6
24.	Loof, Bernd	H	4/5,6
25.	Heinz, Gerd	I	3/0,0
26.	Wolf, Helmut	T	2/0,0
27.	Möller, Axel	B	1/0,0
28.	Schnelle, Michael	K	1/0,0
29.	Schulz, Rainer	B	1/0,0

Klasse: RC-V1/Senioren

Platz	Name	Bezirk	Finale
1.	Fritsch, Heinz	T	46/13,3
2.	Hähn, Martin	S	46/18,2
3.	Zenker, Jürgen	S	41/9,0
4.	Hering, Heinz	S	34/0,0
5.	Reifgerste, Gerd	T	34/32,0
6.	Neumann, Winfried	R	24/0,0
			Vorlauf
7.	Hergeth, Otto	O	11/10,2
8.	Schmieder, Gerhard	R	11/10,8
9.	Seupt, Bernhard	O	11/12,3
10.	Bartsch, Dietmar	O	11/15,0
11.	Lippitz, Ronald	S	11/19,2
12.	Rabe, Werner	S	11/23,1
13.	Schmieder, Hannes	R	10/3,4
14.	Glowacki, Reiner	H	10/21,1
15.	Zimmermann, Uwe	N	10/25,8
16.	Agthen, Gerhard	Z	9/1,8
17.	Lichtenfeld, Manfred	H	9/8,2
18.	Baumann, Christoph	T	9/20,5
19.	Wiedemann, Heinz	T	8/26,3
20.	Stöcklin, Dieter	N	8/29,8
21.	Nord, Hans-Joachim	E	7/0,0
22.	Möller, Werner	B	7/7,3
23.	Grubert, Lothar	H	7/17,1
24.	Felber, Roland	O	6/0,0
25.	Rischart, Walter	C	6/31,8
26.	Bliefert, H.-Joachim	E	5/0,0
27.	Hermsdorf, Hannes	C	5/27,2
28.	Dietze, Wolfgang	K	5/34,3
29.	Gehrmann, Bernd	N	4/0,0
30.	Loof, Bernd	H	4/33,0

Klasse: RC-V1/Junioren

Platz	Name	Bezirk	Ergebnis
1.	Sperrhacke, Olaf	S	11/13,9
2.	Reuter, Dietmar	B	10/0,7
3.	Ehrig, Arno	T	10/28,6
4.	Röder, Jan	C	7/5,3

Klasse: RC-V2/Senioren

Platz	Name	Bezirk	Finale
1.	Fritzsch, Heinz	T	44
2.	Baumann, Christoph	T	40
3.	Schmieder, Gerhard	R	35
4.	Hahn, Martin	S	28
5.	Zenker, Jürgen	S	28
6.	Schmieder, Hannes	R	24
			Vorlauf
7.	Hering, Heinz	S	11/3,2
8.	Neumann, Winfried	R	11/8,0
9.	Bartsch, Dietmar	O	11/12,6
10.	Rabe, Werner	S	11/14,0
11.	Hergeth, Otto	O	11/19,0
12.	Seubt, Bernhard	O	11/19,1
13.	Glowacki, Reiner	H	11/25,0
14.	Reifgerste, Gerd	T	10/0,5
15.	Lippitz, Ronald	S	10/3,8
16.	Hermsdorf, Johannes	C	9/0,0
17.	Wiedemann, Heinz	T	9/11,0
18.	Felber, Roland	O	9/11,3
19.	Möller, Axel	B	9/15,8
20.	Zimmermann, Rolf	N	9/34,2
21.	Lichtenfeld, Manfred	H	8/1,7
22.	Agthen, Gerhard	Z	8/17,6
23.	Grubert, Lothar	H	8/31,8
24.	Schneider, Peter	R	7/0,0
25.	Gehrmann, Bernd	N	7/0,2
26.	Bliefert, H.-Joachim	E	6/5,5
27.	Loof, Berndt	H	5/19,7
28.	Nord, Hans-Joachim	E	2/0,0
29.	Springborn, Ullrich	C	1/0,0

Klasse: RC-V2/Junioren

Platz	Name	Bezirk	Ergebnis
1.	Ehrig, Arno	T	12/21,4
2.	Sperrhacke, Olaf	S	11/13,6
3.	Reuter, Dietmar	B	10/11,5
4.	Roeder, Jan	C	1/51,0

Nach Redaktionsschluß:

FSR-Weltmeisterschaft

Bei der 2. Weltmeisterschaft in den FSR-Klassen des Schiffsmodellsports kamen im nordfranzösischen Les Andelys mit Henrik Woldt, Dr. Peter Papsdorf, Joachim Tremp und Bernd Gehrhardt alle DDR-Starter in das Finale. Dabei erkämpfte sich Bernd Gehrhardt nach dem Weltmeistertitel des Jahres 1980 in diesem Jahr den Titel eines Vizeweltmeisters bei den 35er Booten.

DDR-Meisterschaft im Freiflug

Zu ihrer 30. DDR-Meisterschaft trafen sich die Modellfreiflieger vom 22. bis zum 24. Juli auf dem Fluggelände bei Krostitz. Insgesamt 101 Starter bewarben sich um die begehrten Titel der Junioren und Senioren, und nur einem DDR-Meister des Vorjahres gelang es, seinen Titel zu verteidigen: Lothar Hahn. Der Zschopauer konnte damit zum dritten Mal hintereinander DDR-Meister werden! Das schaffte vor ihm in der 30jährigen Meisterschaftsgeschichte des Freiflugs nur Horst Krieg von 1975 bis 1977.

In der Klasse F1A setzten sich bei den Junioren Frank Lustig (R), Maik Bachmann (L) und Matthias Wache (S) an die Spitze der Tabelle, bei den Senioren hatte Vorjahres-Vize Florian Georgi die besseren Stech-Ergebnisse als Gerd Kirchner (K) und Manfred Preuß (H).

Die Wakefield-Klasse gewann der Junior Thomas Fritzsch (R) vor Olaf Zeuner (S) und Eckart Schumann (R) sowie der Senior Egon Mielitz, der sich im Stechen gegen Detlef Schulz (R) und Hans-Peter Löser (K) durchsetzte.

Die Junioren Ralf Unbehauen (N), Matthias Tietz (T) und Michael Preißiger (R) hatten in der F1C die Nase vorn, während es bei den Senioren exakt das gleiche Meisterschaftsergebnis wie im Vorjahr gab: Lothar Hahn (T) vor Klaus Engelhardt (N) und Horst Krieg (L).

DDR-Meisterschaft Rennboote

Vom 6. bis 8. August wurde die 26. DDR-Meisterschaft der Rennbootmodelle auf dem Dresdener Carolasee ausgetragen. Dabei gab es bei den Junioren zwei DDR-Rekorde: Volker Preuß unterbot die 22,6 s des alten Rekordes der F1-V 2,5 um 1/10 s, der Berliner Mirko Wildt den Rekord in der F1-E ü. 1kg gar um 5 s auf 20,3 Sekunden. Erfolgreichster Teilnehmer wurde Heiner Hülle mit seinen Siegen in beiden F3-Klassen und in der FSR-E, gefolgt von Eberhard Seidel, der in der F1 die Klassen 2,5 und 15 gewann. Weitere Meister wurden Joachim Franze (F1-V 15), Konrad Friedrich (F1-E 1kg), Herbert Hofmann (F1-E ü1kg) und Volker Gehl (F3-E Jun.). In der B1 setzten sich der Senior Thomas Keul, der Junior Uwe Gehrmann und die Schülerin Nicoletta Schmitt als Meister durch.

Schülermeisterschaft im Automodellsport

Mit einem Hat-Trick beendete Peggy Bartsch aus Ilmenau die 8. Schülermeisterschaft im Automodellsport, die vom 15. bis zum 18. Juli in Bitterfeld ausgetragen wurde. Zum dritten Mal hintereinander siegte sie in der Klasse der RC-Slalomkursmodelle, als sie Klaus Baumgärtel und Frank Schicker (beide T) auf die Plätze verwies. Den Titel in der Elektro-Speedklasse erkämpfte sich Jörg Fleischhauer (S) vor Mirko Schaks (T) und Andre Boettcher (L). In den Führungsbahnklassen konnte Vorjahrssiegerin Silke Müller aus Freital ihren Sieg in der CM/32 wiederholen und wurde in der CM/24 Vizemeister. Roland Brehmer (Gotha) verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr mit dem Titel in der CM/24 sowie zwei 2. Plätzen und einem 3. Platz. Mit einem Doppelerfolg schließlich beendete Gerd Bülau (K) die 8. Titelwettkämpfe in den beiden B-Klassen.

Herausgeber
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik
Hauptredaktion GST-Presse
Leiter: Dr. Malte Kerber
„modellbau heute“ erscheint im Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB) Berlin
Lizenz-Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

Sitz des Verlages und Anschrift der Redaktion
1050 Berlin, Storkower Str. 158
(S-Bahnhof Leninallee)
Tel. 4 30 06 18

Redaktion
Günter Kämpfe (Chefredakteur),
Manfred Geraschewski (Flugmodellsport, Querschnittsthematik)
Bruno Wohltmann (Schiffs- und Automodellsport)
Renate Heil (Redaktionelle Mitarbeiterin)

Typografie: Carla Mann

Redaktionsbeirat
Gerhard Böhme (Leipzig)
Joachim Damm (Leipzig)
Dieter Ducklauß (Frankfurt/O.)
Heinz Friedrich (Lauchhammer)
Günther Keye (Berlin)
Joachim Lucius (Berlin)
Udo Schneider (Berlin)

Druck
Gesamtherstellung: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Postverlagsort: Berlin
Printed in GDR

Erscheinungsweise und Preis
„modellbau heute“ erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen
Artikel-Nr. (EDV) 14 615

Bezugsmöglichkeiten
In der DDR über die Deutsche Post. Außerhalb der DDR in den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebs-Ämter, in allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, 7010 Leipzig, Leninstraße 16, Postfach 160

Nachdruck
Der Nachdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet



Mit viel Fleiß erbaut: das Modell der „Krake" von Frank Jurke (l.) aus Königsbrück



Brachte in beiden F2-Klassen sehr gute Modelle an den Start: Ralph Weber aus Friedrichroda

Meisterliches

Schnappschüsse von der 8. DDR-Schülermeisterschaft



Phantasievolle E-X-Modelle von der Sektion der Dresdner „Weißen Flotte": (v. l. n. r.) Jörg Jacob, Peter Naumann, Holger Dunsch



Ein Mädchen, das Rennboote liebt: Frauke Thiet aus Raduhn (r.)



Gelungene Typmodelle aus Finsterwalde

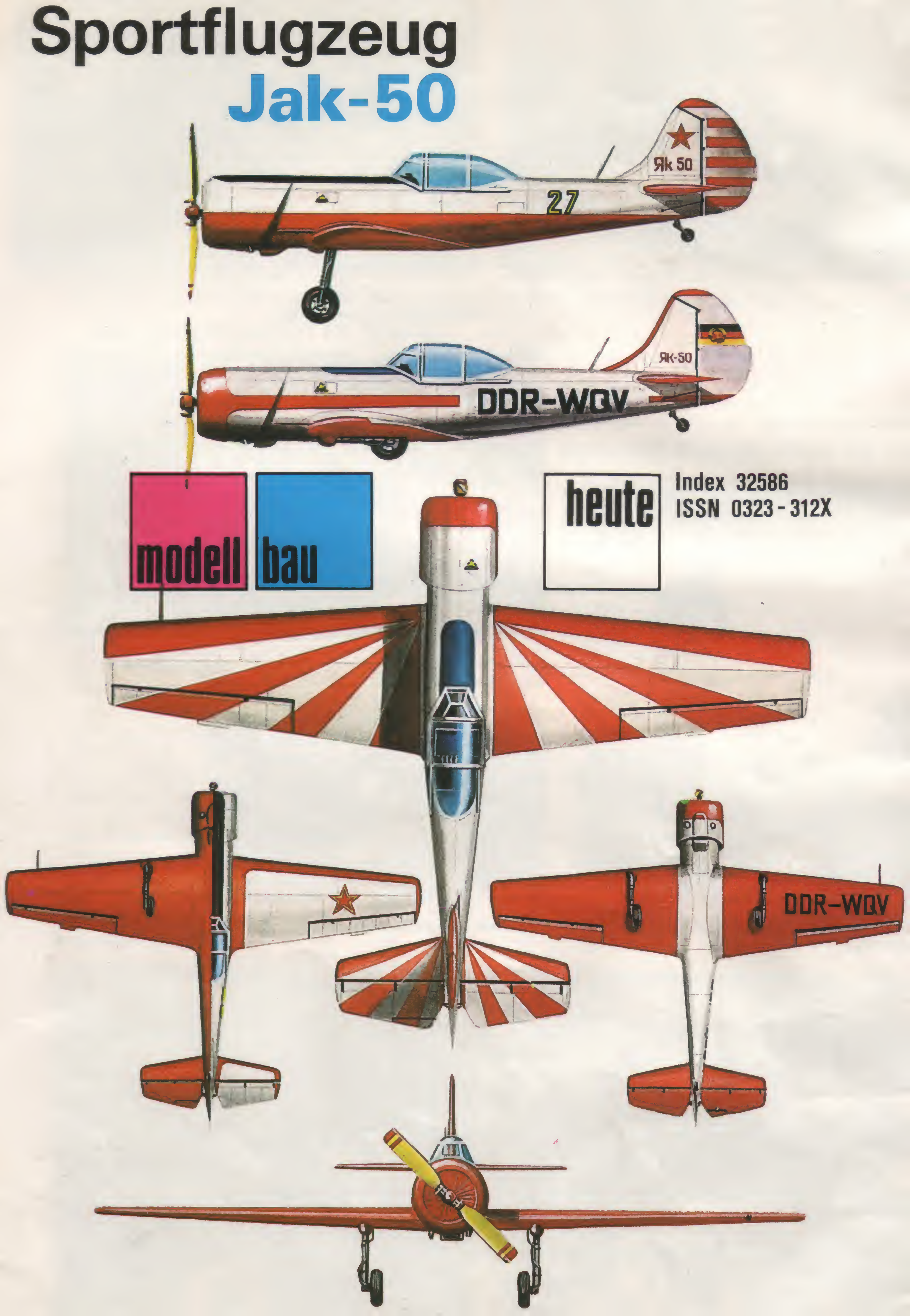
Fotos: Wohltmann

Zwei DDR-Meister von 1981 und 1982: Ralph Mohr (r.) und Steffen Wachsmuth



Start auf dem Geradeauskurs





Index 32586
ISSN 0323-312X